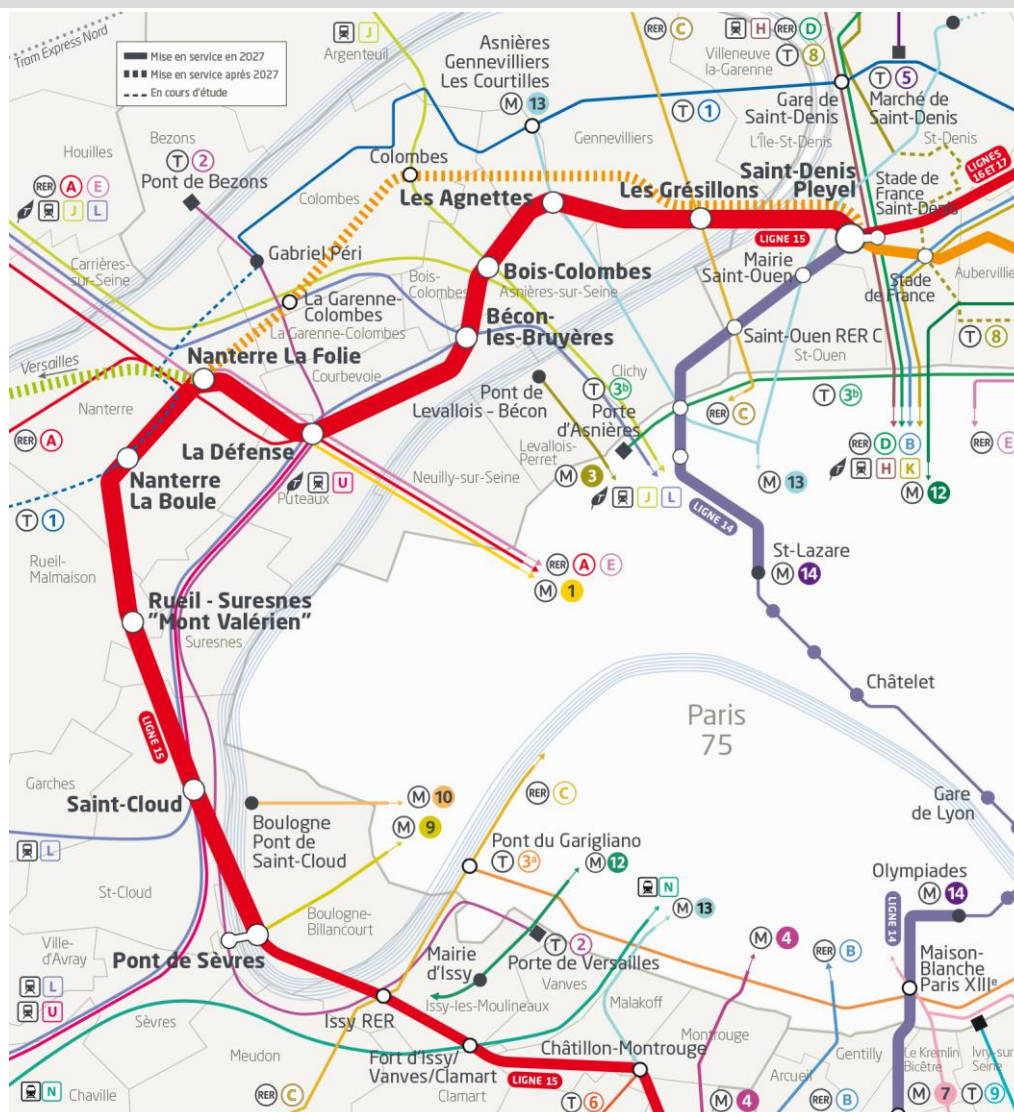


RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIF AU PROJET DE LIGNE ROUGE 15 OUEST DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS EXPRESS



Enquête publique du lundi 21 septembre 2015 au jeudi 29 octobre 2015 inclus

RAPPORT : 2^{ème} PARTIE – TOME 1/2

- EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE – THEMES 1 A 8

JP. CHAULET : PRESIDENT

B. FERRY-WILCZEK : MEMBRE

V. BERNARD : MEMBRE

JC. LASAYGUES : MEMBRE

H. VELLIS-FERGUSON : MEMBRE

DECEMBRE 2015

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 8**

PIECE 3 : RAPPORT DEUXIEME PARTIE – TOME 2/2

- **EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE :
THEMES 9 A 17**
- **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 12 communes et dans les 3 préfectures concernées	11
1.1.2. Tableau récapitulatif des questions posées pendant les deux réunions publiques et des courriels recueillis sur le registre électronique pendant l'enquête	11
1.1.2.1. Questions posées lors des réunions publiques	11
1.1.2.2. Courriels recueillis sur le registre électronique	12
1.1.2.3. Total général des observations courriers et courriels reçus lors de cette enquête	12
1.1.3. Tableau récapitulatif des occurrences par thèmes des observations, questions, courriers et courriels recueillis dans l'ensemble des secteurs d'enquête	12
1.1.4. Examen détaillé des observations écrites et courriers recueillis dans l'ensemble des secteurs d'enquête	13
1.2. LES THEMES ELABORES	14
1.2.1. Thème 1 : appellation, positionnement, intégration et aménagement des gares	17
1.2.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème	17
1.2.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique	27
1.2.1.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête	36
1.2.1.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête	37
1.2.1.4.1. Réponse de la SGP aux questions complémentaires de la commission d'enquête	37
1.2.1.4.2. Réponse de la SGP à des questions particulières du public	41
1.2.2. Thème 2 : le tracé de la ligne et ses problématiques	45
1.2.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème	45
1.2.2.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique	57
1.2.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête	61
1.2.2.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête	62
1.2.2.4.1. Réponse générale de la SGP sur le tracé de la ligne 15 Ouest	62
1.2.2.4.2. Réponse de la SGP aux questions complémentaires de la commission d'enquête	62
1.2.2.4.3. Réponse de la SGP à des questions particulières du public	70
1.2.3. Thème 3 : les ouvrages annexes : positionnement et nuisances	74
1.2.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème	74
1.2.3.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique	79
1.2.3.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête	83
1.2.3.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête	83
1.2.3.4.1. Réponse aux questions complémentaires de la commission d'enquête	83
1.2.3.4.2. Réponse de la SGP à des questions particulières du public	88
1.2.4. Thème 4 : l'accessibilité multimodale aux gares	91
1.2.4.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème	91
1.2.4.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique	101
1.2.4.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête	105
1.2.4.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête	106
1.2.4.4.1. Réponse aux questions complémentaires de la commission d'enquête	106
1.2.4.4.2. Réponse de la SGP à des questions particulières du public	112
1.2.5. Thème 5 : les interconnexions avec les autres modes lourds de transport (Transilien, RER, métro, tramway)	115
1.2.5.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème	115
1.2.5.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique	125
1.2.5.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête	127
1.2.5.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête	128
1.2.5.4.1. Réponse aux questions complémentaires de la commission d'enquête	128
1.2.5.4.2. Réponse de la SGP à des questions particulières du public	133

1.2.6. Thème 6 : Les problèmes d'interopérabilité	138
1.2.6.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème	138
1.2.6.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :	140
1.2.6.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête	142
1.2.6.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête	142
1.2.6.4.1. Réponse aux questions complémentaires de la commission d'enquête.....	142
1.2.6.4.2. Réponse de la SGP à des questions particulières du public	147
1.2.7. Thème 7 : le développement économique et urbain autour des gares.....	149
1.2.7.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème	149
1.2.7.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique	152
1.2.7.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête	155
1.2.7.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête	155
1.2.7.4.1. Réponse aux questions complémentaires de la commission d'enquête.....	155
1.2.7.4.2. Réponse de la SGP à des questions particulières du public	157
1.2.8. Thème 8 : les nuisances sonores et vibratoires provoquées par la ligne en phase d'exploitation	160
1.2.8.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème	160
1.2.8.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique	169
1.2.8.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête	177
1.2.8.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête	178
1.2.8.4.1. Réponse aux questions complémentaires de la commission d'enquête.....	178
1.2.8.4.2. Réponse de la SGP à des questions particulières du public	183





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°E13000007/75 du 22 juin 2015 de M. le vice-président du tribunal administratif de Paris désignant une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête portant sur le projet de réalisation de quatrième tronçon du Grand Paris Express (ligne 15 Ouest : Pont de Sèvres – Saint Denis Pleyel) préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées ;
- Pièce 2** : Décision complémentaire de remplacement d'un commissaire N°E13000007/75 du 7 septembre 2015 de M. le vice-président du tribunal administratif de Paris.
- Pièce 3** : Arrêté préfectoral du 24 juillet 2015 de M. le préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris prescrivant *« l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de création de la partie Ouest de la ligne circulaire dite ligne rouge 15 Ouest « Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel » - (gares d'extrémité non incluses) du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Cloud, Rueil-Malmaison, Nanterre, Puteaux, Courbevoie, Bois-Colombes, Asnières-sur-Seine, Gennevilliers (92) et de la commune de L'Ile-Saint-Denis (93). »* ;
- Pièce 4** : Dossier d'enquête mis à la disposition du public dans les 12 communes et les 3 préfectures ;
- Pièce 5** : Exemplaire d'une des 330 affiches mises en place le long du tracé ;
- Pièce 6** : Plan d'affichage des 330 affiches été mises en place tout le long du tracé par la SGP sur les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés relatifs au projet avant le début de l'enquête ;
- Pièce 7** : Contrôles effectués par un huissier de justice dans les communes du concernées par l'enquête avant le début de l'enquête ;

- Pièce 8** : Contrôles effectués par un huissier de justice dans les communes concernées par l'enquête pendant et en fin d'enquête ;
- Pièce 9** : Copies de la première et de la seconde parution dans les journaux à audience nationale ;
- Pièce 10** : Copies de la première parution dans les journaux régionaux et locaux au moins 15 jours avant le début de l'enquête ;
- Pièce 11** : Copies de la seconde parution dans les journaux régionaux et locaux moins de 8 jours après le début de l'enquête ;
- Pièce 12** : Exemple de dépliant distribué dans les 12 communes concernées par l'enquête, disponible sur les lieux d'enquête et téléchargeable sur le site dédié à l'enquête ;
- Pièce 13** : Exemple de dossier d'information, disponible sur les lieux d'enquête et téléchargeable sur le site dédié à l'enquête ;
- Pièce 14** : Sujets évoqués lors de la rencontre préalable du 6 juillet 2015 ;
- Pièce 15** : Powerpoint de présentation de l'enquête par la SGP devant la commission d'enquête le 10 septembre 2015 ;
- Pièce 16** : Guide de visite de terrain de la commission d'enquête sur l'itinéraire de la ligne 15 Ouest le 10 septembre 2015 ;
- Pièce 17** : Compte rendu de la réunion publique du 5 octobre 2015 à Rueil-Malmaison ;
- Pièce 18** : Compte rendu de la réunion publique du 14 octobre 2015 à Bois-Colombes ;
- Pièce 19** : Fiches des questions écrites recueillies à l'issue des deux réunions publiques ;
- Pièce 20** : Clé USB contenant le verbatim écrit des deux réunions publiques ainsi que leur enregistrement audio ;
- Pièce 21** : Ensemble des registres recueillis à l'issue de l'enquête dans les 12 communes et les 3 préfectures lieux d'enquête ;

- Pièce 22** : Ensemble des 21 courriers reçus au cours de l'enquête ;
- Pièce 23** : Ensemble des 9 courriers reçus après la fin de l'enquête ;
- Pièce 24** : Lettre d'accompagnement du procès-verbal de synthèse remis le 13 novembre 2015 à M. DUCLAIROIR, directeur du projet ligne 15 Ouest ;
- Pièce 25** : Mémoire en réponse de la Société du Grand Paris remis à la commission d'enquête le 27 novembre 2015 ;
- Pièce 26** : Lettre du président de la commission d'enquête datée du 28 novembre 2015 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 27** : Lettre du préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, datée du 09 décembre 2015, adressée au président de la commission d'enquête et accordant un report du délai de remise du rapport d'enquête.





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 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, courriers et courriels recueillis au cours de l'enquête publique relative au projet de Ligne Rouge 15 Ouest du Grand Paris Express.

1.1.1. Tableau récapitulatif des observations et courriers recueillis dans les 12 communes et dans les 3 préfectures concernées

Commune	Observations	Courriers	Total
SAINT-OUEN	1	0	1
GENNEVILLIERS	3	0	3
ILE SAINT-DENIS	0	0	0
BOIS-COLOMBES	32	5	37
COURBEVOIE	4	0	4
ASNIERES-SUR-SEINE	13	0	13
NANTERRE	4	4	8
PUTEAUX	0	2	2
RUEIL-MALMAISON	25	10	35
SEVRES	4	0	4
SAINT-CLOUD	14	0	14
SURESNES	33	0	33
TOTAL COMMUNES	133	21	154
Préfectures	Observations	Courriers	Total
ILE DE FRANCE ET PARIS	1	21	22
HAUTS-DE-SEINE	0	0	0
SEINE-SAINT-DENIS	0	0	0
TOTAL PREFECTURES	1	21	22
TOTAL GENERAL	134	42	176

1.1.2. Tableau récapitulatif des questions posées pendant les deux réunions publiques et des courriels recueillis sur le registre électronique pendant l'enquête

1.1.2.1. Questions posées lors des réunions publiques

Date	Lieu de la réunion publique	Nombre de questions posées
5 octobre 2015	Rueil-Malmaison	21
14 octobre 2015	Bois-Colombes	27
Total général	.../...	48

1.1.2.2. Courriels recueillis sur le registre électronique

Nombre courriels	Dont courriers ou planches photos joints	Total
237	(14)	237
Total général	.../...	237

1.1.2.3. Total général des observations courriers et courriels reçus lors de cette enquête

Catégorie d'intervention	Total
Observations et courriers reçus dans les communes et préfectures	176
Questions posées lors des réunions publiques	48
Courriels déposés sur le registre électronique	237
Total général	461

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, questions, courriers et courriels recueillis dans l'ensemble des secteurs d'enquête

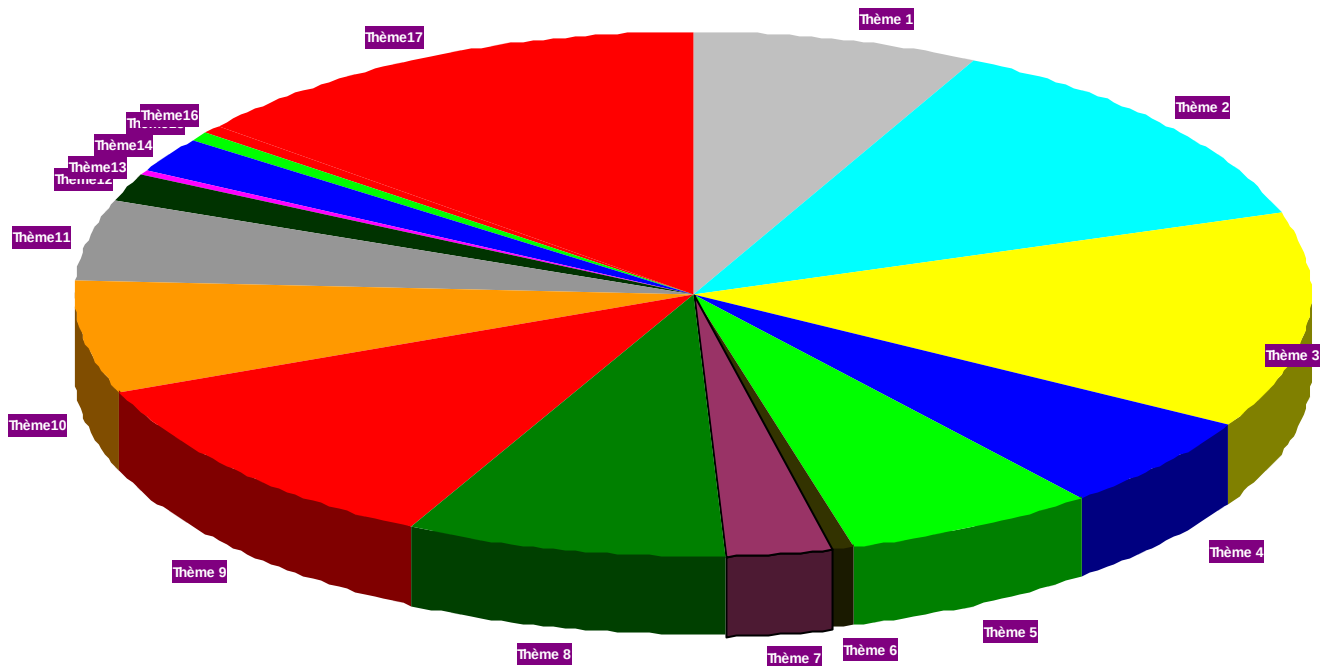
Dans chacune des communes ou préfectures, chaque observation recueillie, chaque question posée lors des réunions publiques ou chaque courrier et/ou courriel déposé peut contenir diverses occurrences relatives à plusieurs des thèmes choisis.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
← Observations ou courriers et/ou courriels	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	'Interconnexion	Problèmes interopérabilité	Dév. économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysagers-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	La maintenance de la ligne	Chantiers et communication	La sécurité de la ligne	Les mises en compatibilité	Autres problématiques
461	72	121	129	58	65	5	27	80	110	69	47	17	3	21	7	3	136
RANG	6	3	2	9	8	15	11	5	4	7	10	13	16	12	14	17	1

Ainsi hormis le thème 17 qui regroupe un certain nombre de problématiques et d'observations ne relevant pas des 16 autres et qui arrive en tête des occurrences constatées, on peut constater que le thème des ouvrages annexes (avec notamment

celui prévu pour être installé à la place d'un jardin botanique) arrive en seconde position des préoccupations exprimées et celui relatif au tracé de la ligne en troisième position.

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 17 thèmes (traités au paragraphe 12 suivant).

L'ensemble des observations écrites et courriers résumés dans l'**annexe** jointe a été transmis, avec les 17 thèmes élaborés par la commission d'enquête à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, le 13 novembre 2015 pour recueillir ses avis et commentaires sous forme d'un procès-verbal de synthèse faisant l'objet de la **pièce 24 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 09 novembre 2015 (Cf. paragraphe 2.14 de la première partie de ce rapport) et faisant l'objet de la **pièce 25 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 **17** 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 17 thèmes retenus sont les suivants :

Thèmes	Libellé du thème
Thème 1	Appellation, positionnement, intégration et aménagement des gares
Thème 2	Le tracé de la ligne et ses problématiques
Thème 3	Les ouvrages annexes (positionnement et nuisances)
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	Les problèmes d'interopérabilité
Thème 7	Développement économique et urbain autour des gares.
Thème 8	Les nuisances sonores et vibratoires provoquées par la ligne en phase d'exploitation.
Thème 9	Impacts paysagers et environnementaux des ouvrages de la ligne (gares et ouvrages annexes)
Thème 10	Les impacts fonciers dus à la ligne (expropriations surface et tréfonds)
Thème 11	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	Nuisances dues à l'acheminement des matériaux de construction et à l'évacuation des déblais pendant la phase de construction de la ligne.
	La maintenance de la Ligne – Entretien et exploitation, notamment en

Thèmes	Libellé du thème
Thème 13	mode dégradé
Thème 14	Les chantiers et la communication sur les travaux en cours
Thème 15	La sécurité de la Ligne – au plan matériel et au plan de la sécurité des personnes et des biens
Thème 16	Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes impactées par la construction de la ligne
Thème 17	Autres problématiques : coûts, délais, socio-économiques, etc...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 vendredi 27 novembre 2015.

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



1.2.1. Thème 1 : appellation, positionnement, intégration et aménagement des gares

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

Ce thème a fait l'objet de **72 occurrences**.

L'accessibilité multimodale aux gares est traitée au thème 4

Les problèmes d'interconnexion sont traités au thème 5

La sécurité sur la ligne 15 Ouest est traitée au thème 15.

1- L'appellation des gares

Il convient préalablement de préciser que les noms des gares sont des appellations projet et ne seront définitivement arrêtés qu'en concertation avec les communes concernées par la desserte de ces gares.

Le nom des gares n'a pas été abordé par les habitants et ne semble pas poser de problème sauf pour :

Courrier joint au courriel 220 - FNAUT Ile de France pour la gare de La Défense :

« La question du nom choisi par la SGP pour « sa » gare est également préoccupante. Il faut éviter les confusions préjudiciables à l'usager : c'est une raison supplémentaire pour demander à la SGP, à la SNCF et à la RATP de rapprocher au plus tôt leurs études de gares pour, à minima, choisir ensemble les noms futurs. Sur le tronçon Ouest, le problème semble ne se poser, à ce stade du projet, qu'à La Défense : la SGP n'a pas cru bon de retenir le suffixe « Grande Arche » alors qu'il est essentiel pour éviter la confusion avec « Esplanade ». C'est paradoxal puisqu'il s'agit de la seule gare où la SGP a renoncé à son propre bâtiment et a fait héberger ses services par le grand espace sous dalle «Cœur Transport».

Courrier 4 du Service Infrastructures joint au registre de Nanterre - Ville de Nanterre pour la gare de Nanterre La Folie :

« Jusqu'ici, dans l'ensemble des documents produits par la SGP et plus particulièrement dans ceux publiés dans le cadre de l'enquête publique, la gare du secteur des Groues est systématiquement nommée gare « Nanterre la Folie ». C'est d'ailleurs également le cas pour le pôle de gares dans son ensemble. Or, la ville de Nanterre souhaite que soit mise en débat la dénomination de la gare »

2- Le positionnement des gares

Gare de Saint-Cloud

La gare de Saint-Cloud est implantée sur la commune de Saint-Cloud, le long de la rue Dailly, sur le parvis à proximité immédiate de la gare du Transilien, en face du centre hospitalier de Saint-Cloud.

Elle permet de se connecter avec les lignes L et U du Transilien.

La gare est à une profondeur de 24m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

Courrier 16 de M.BERDOATI maire de Saint-Cloud adressé au président de la commission - Ville de Saint-Cloud :

La ville de Saint-Cloud disposera d'une gare sur le futur tracé de la ligne 15 Ouest. Chacun se félicite de ce choix. Pour autant plusieurs questions restent encore en

suspens. D'après les documents fournis, la future gare de Saint-Cloud accueillera 85000 voyageurs par jour, ce qui la positionne sur ce tronçon en deuxième position derrière la gare de La Défense.

Une première exigence formulée à plusieurs reprises par la ville de Saint-Cloud, et n'ayant toujours pas été prise en compte, est l'amélioration des conditions d'accès au sein de la gare SNCF existante. La gare actuelle dite du Transilien dispose, pour accéder aux quais, d'un hall unique dont l'exiguïté ne permettra pas la gestion des flux futurs générés par la nouvelle gare. Il est urgent de revoir le dimensionnement de cette très vieille gare. A ce jour, nos observations sont restées sans réponse.

Dans cette même gare, des travaux importants de mise en accessibilité ont été réalisés. Cependant, la gare présente un double accès. Le premier par la rue Dailly est complètement adapté aux PMR. En revanche, le second accès, celui par la rue Armengaud, ne l'est pas du tout. Il manque un ascenseur. Il n'est pas envisageable que la situation reste en l'état avec l'arrivée de la ligne 15.

Gare de Rueil-Suresnes « Mont Valérien »

La gare de Rueil-Suresnes « Mont Valérien » est localisée sur la commune de Rueil - Malmaison à proximité de la place du 8 mai 1945, à la limite de Suresnes, sur le plateau au sud du Mont-Valérien. Elle se situe à côté de la mairie annexe du Mont Valérien et en partie sur l'ancienne parcelle de l'OTAN, le long de la rue Gallieni.

Elle offre une correspondance avec les lignes de bus qui desservent le quartier et convergent sur la place du 8 mai 1945.

La gare est à une profondeur de 24m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

De nombreux habitants de Suresnes sont mécontents de l'implantation retenue pour cette gare, ils disent qu'elle ne dessert Suresnes « que de nom » et demandent une gare intermédiaire entre celles de Saint-Cloud et Rueil-Malmaison et aussi la prolongation jusqu'à Suresnes de la ligne 2 du métro tels que :

Courriel 40 - M.REBER de Suresnes :

« Habitant Suresnes, je trouve très dommage que la station appelée à tort Suresnes Rueil Mont Valérien soit prévue carrément loin de Suresnes, inaccessible pour les habitants. Il faudrait soit qu'elle soit réellement prévue sur Suresnes, soit qu'il y ait simultanément un prolongement de la ligne 2 jusqu'au bas de Suresnes. »

Courriel 45 - Mme DELAVALLETTE de Suresnes :

« J'habite le centre-ville de Suresnes (bas de Suresnes). La ville de Suresnes est très proche de Paris (par le bois de Boulogne) et pourtant si loin.

Nous n'avons aucun transport "rapide" (comme le métro ou le tramway) qui desserve directement Paris.

Le futur "super métro" n'arrangera rien malheureusement car la ligne en projet s'arrêtera à Rueil et non pas à Suresnes malgré une station qui s'appellera "Rueil - Suresnes Mont Valérien". Hors, nous ne serons que très peu de Suresnois à nous y rendre.

C'est beaucoup trop loin et il faut compter au moins 30 minutes de marche à pied pour y aller depuis le bas de Suresnes...c'est une déception pour moi. »

Courriel 56 - M. DE MARE :

« Bon projet, mais l'emplacement de la gare Rueil-Suresnes ne me paraît optimal car l'espacement du tronçon en sera déséquilibré entre St Cloud et La Boule.

L'emplacement prévu place du 8 mai 1945 est situé dans un quartier essentiellement pavillonnaire et à proximité de vaste espace inhabité du Mont Valérien, donc elle ne desservira pas une population importante. Il me paraît plus judicieux de l'implanter plus près des zones d'habitat collectif des deux communes, notamment de la cité jardin; il existe un terrain libre situé à l'extrémité de l'avenue de Fouilleuse et de la rue du 19 janvier qui me paraît plus approprié et mieux situé pour les zones d'habitat du haut Rueil. »

Courriel 79 - M.et Mme BARRE de Suresnes :

« Dommage qu'aucune station ne soit prévue pour désenclaver Suresnes, l'une des seules si ce n'est la seule commune de petite couronne à n'avoir aucune station de métro sur son territoire. Et ce n'est pas la station prévue à près d'1km à Rueil qui va aider en quoi que ce soit. Vu la densité du trafic déjà actuellement, il sera impossible de rejoindre rapidement cette station depuis le centre de Suresnes (2 à 3km) ou même depuis le quartier de la cité Jardins (1km). »

Courriel 92 - M. GOMES de Suresnes :

« Suresnes est la seule ville avec contact direct avec Paris et qui n'a pas une station de métro. »

Le Grand Paris a l'objectif d'intégrer le territoire et de diminuer le temps des trajets. Malheureusement, pas pour la ville de Suresnes.

La station de la ligne 15 "Rueil - Suresnes Mont Valérien" est très loin pour y aller depuis le bas de Suresnes : plus de 30 minutes de marche et sans aucune correspondance.

Voici les suggestions pour finalement intégrer Suresnes du point de vue des transports :

Pour la ligne 15 Grand Paris Ouest : Faire une Station intermédiaire entre la station « Saint Cloud » et la station « Rueil Suresnes Mont Valérien » : pour faciliter la vie des personnes qui habitent ou travaillent (DASSAULT AVIATION, CAPGEMINI, AIRBUS etc.) à la frontière entre St. Cloud et Suresnes.

Pour les lignes existantes : Vous proposer d'étudier une viabilité pour prolonger la ligne 2 du métro (Porte Dauphine) pour desservir le centre-ville de Suresnes et, ensuite, faire une correspondance avec la station de la ligne 15 "Rueil - Suresnes Mont Valérien". Cela va permettre aux habitants de Suresnes de joindre la station du futur Grand Paris Express et également de joindre Paris d'une façon plus simple et rapide.

Le projet du Grand Paris a également le projet de prolonger les lignes actuelles de métro (ligne 11, ligne 14 etc.). Pourquoi ne pas faire la même chose avec la ligne 2 du métro Parisien et arriver finalement à Suresnes? »

Courriel 114 - M.et Mme LOPEZ de Suresnes :

Ce projet est intéressant mais la station Rueil-Suresnes ne concerne en réalité qu'une partie de la population Suresnoise (Cité Jardins et plateau Ouest) puisque la station est à 600 m du territoire de la commune de Suresnes. Alors que les quartiers les plus peuplés de la ville se trouvent plutôt vers la Seine et sont bien loin de cette station qui ne sera pas très facile d'accès.

Courriel 119 - M.CAILLOUX - Membre du conseil de quartier de la cité jardin de Suresnes :

« Concernant la position de la gare dite "Rueil – Suresnes « Mont Valérien » de la Société du Grand Paris, je considère que le site d'implantation est trop éloigné des résidences collectives existantes à Suresnes avec les Cités jardins à Rueil avec la cité

de la Fouilleuse ou encore des Tartares. Ces cités dépassent au total les 25000 habitants. »

Courriel 151 - M. LEFAURE de Rueil :

« Comment peut-on expliquer la création d'une station dans une zone pavillonnaire (encore excentré sur la commune de Rueil Malmaison) alors qu'il existe des zones où la population est certainement plus dense. Comment peut-on concevoir, encore aujourd'hui, d'implanter une station, pour ce qui concerne la commune de Rueil Malmaison, loin de son centre, loin de sa concentration urbaine, loin de son grand lycée (environ 2000 étudiants) ? »

Observation n°1 du registre de Suresnes - Mme ROULET :

« Dommage que le parti pris ne propose pas une gare sur le territoire de la commune de Suresnes. Il faut prolonger la ligne de métro n°2 jusqu'à Suresnes qui permettrait une liaison directe avec PARIS enfin !

Nous sommes la seule commune limitrophe de PARIS qui n'est pas reliée à PARIS par le métro. »

Observation n°12 du registre de Suresnes - Mme de LAMOTTE :

« Le prolongement de la ligne n°2 du métro est indispensable pour relier Suresnes et désengorger La Défense.

Pour le bas de Suresnes rien n'est envisagé dans le GPE (pas de gare), il faut y remédier autant pour les Suresnois que pour ceux qui y travaillent, ainsi que tous les Franciliens qui y transitent. »

Gare de Nanterre La Boule

La gare de Nanterre La Boule est localisée sur la commune de Nanterre au nord-est de la place de la Boule, sous l'avenue Joliot-Curie, entre le parking souterrain de l'actuel magasin Décathlon et le bâtiment France Habitation.

Elle sera en correspondance avec de nombreuses lignes de bus et le tramway T1 prolongé.

La gare est à une profondeur de 24m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

Courriel 46 - M.et Mme SANITH :

« De belles idées, mais très long chantier. Habitant Nanterre-UNIVERSITE, je ne peux que constater que mon quartier reste comme même mal desservi.

N'habitant pas le centre, nous sommes loin des équipements (supermarché, mairie, Pharmacie, bureau de poste, restaurant, sécurité sociale, caf, banque....)

Dommage qu'encore une fois, le quartier PLACE DE LA BOULE, soit encore privilégié ! Malgré cela, une très belle gare est en construction, espérons qu'il y aura des équipements autour de celle-ci. »

Courriel 98 - ANONYME :

« Le tracé de la ligne 15 passe par l'Avenue Joliot Curie et donc devant la mairie de Nanterre.

N'est-il pas possible de prévoir également un arrêt à l'hôtel de ville (côté Joliot Curie)?

Est-il également possible de prévoir un prolongement de la ligne 1 vers Nanterre qui passerait par le même tunnel et éviterait ainsi d'autres frais? »

Gare de Nanterre La Folie

La gare de « Nanterre La Folie » est localisée sur la commune de Nanterre, à proximité de la Garenne-Colombes et de Courbevoie. Elle est située le long du faisceau actuel des voies ferrées, dans le quartier des Groues, au nord des terrasses de l'Arche.

Elle est destinée à être un pôle important au cœur du nouveau quartier des Groues et sera en correspondance avec le RER E (projet Eole) prolongé et la future gare routière de la place publique du quartier des Groues.

La gare est à une profondeur de 24m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

Pas d'observation sur le positionnement mais sur la conception et intégration (Cf. ci-après au §3 les contributions de l'EPADESA et de la Ville de Nanterre.

Gare de la Défense

La gare de La Défense est localisée sur le territoire de la commune de Puteaux, sous le centre commercial des Quatre Temps, en plein cœur du quartier d'affaires.

Elle permet la correspondance avec l'ensemble des transports en commun desservant le « Cœur Transport » du quartier de La Défense (ligne 1mètre, RER A, lignes Transilien L et U, tramway T2, 13 lignes de bus et futur RER E prolongé).

La gare est à une profondeur de 37m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

Courrier joint au courriel 220 - FNAUT Ile de France :

« La gare de La Défense s'inscrira dans un gigantesque hub où se croiseront un million d'usagers par jour. Il y en a déjà plus de 500 000. Ce doublement n'est pas raisonnable, il fallait au contraire développer, en parallèle avec la construction des gares d'EOLE, les pôles d'échange secondaires autour de Grande Arche, à commencer par Nanterre Préfecture/Les Groues (deux gares, nous l'avons dit, séparées de 250m dans le projet SGP, réductibles à moins de 150 dans un autre tracé), de manière à répartir les flux de correspondance et les flux d'entrées-sorties dans le quartier allongé de l'EPADESA »

Courriel 66 - M. MEYER de Courbevoie :

« J'imagine sans peine que les études d'impact ont montré que cette configuration :

- créera un "coude" sur la ligne ce qui se traduira par un surcoût au niveau de la création et de la maintenance de la ligne*
- rallongera et compliquera le trajet des utilisateurs puisqu'il me semble que la grande majorité de ces derniers ne seront pas en transit et auront pour destinations finales des bureaux dans le quartier de la défense et non le centre commercial.*

A-t-il été envisagé d'implanter cette gare au niveau de la tour Areva ou derrière le CNIT, voire plus encore dans Courbevoie. »

Gare de Bécon-les-Bruyères

La gare « Bécon-les-Bruyères » est localisée principalement sur le territoire de la commune de Courbevoie, à la limite des communes de Bois-Colombes et d'Asnières-sur-Seine. Elle vient s'insérer dans les emprises ferroviaires.

Elle permet la correspondance avec la ligne L du Transilien ainsi qu'avec les bus passant dans la rue de Bois-Colombes et à proximité.

La gare est à une profondeur de 36m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

Courrier de M.KOSSOSKI maire de Courbevoie joint au courriel 213 - Ville de Courbevoie :

« Cette gare se situe sur un lieu stratégique avec une interconnexion forte avec la gare du Transilien. C'est pourquoi, une réflexion doit être menée sur les aspects d'accessibilité. En effet, le futur parvis débouche sur la rue de Bois-Colombes et se situe entre deux ponts enjambant les voies SNCF. Ce positionnement engendre deux questions : la première concerne le cheminement des piétons et notamment des personnes à mobilité réduite sur cette voie aux trottoirs étroits et présentant une forte dénivelée ; la seconde, l'accès de lignes de bus à ce nouveau parvis, puisque la place Sarraill et la place de la Gare ne sont pas adaptées à recevoir ce type de transport. Il me semble donc que ce point doit être affiné dans le cadre de l'intermodalité de ce pôle. »

Gare de Bois-Colombes

La gare de Bois-Colombes est localisée sous la place de la Résistance entre les voies du Transilien et la rue Raspail.

Elle permet la correspondance avec la ligne J du Transilien.

La gare est à une profondeur de 29m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

Courriel 65 - M. MEYER de Courbevoie :

« D'après les plans actuels, la nouvelle gare de Bois-Colombes doit être implantée au niveau du marché de Bois-Colombes. J'imagine sans peine que les études d'impact ont montré que cette configuration va porter préjudice à la fois au marché et à la gare puisque la place est comptée dans ce secteur.

A-t-il été envisagé de couvrir les lignes de chemin de fer sur quelques dizaines de mètres pour y relocaliser le marché ? A-t-il été envisagé d'y transférer et rénover la gare Lisch pour y accueillir le nouveau marché » ? »

Courriel 200 - M. et Mme GARRIGUE de Bois-Colombes :

« Une possibilité serait d'abandonner le projet (très coûteux) d'une gare à Bois-Colombes pour privilégier un tracé plus direct entre Les Agnettes et Bécon-Les-Bruyères. »

Courriel 234 - M. ALBIACH de Bois-Colombes :

« Il a été question à un moment donné d'utiliser la vieille gare Lisch d'Asnières comme gare de desserte pour le tronçon Bécon Les Bruyères-Bois-Colombes/limite Asnières.

Ceci permettrait de sauver cette gare Lisch à laquelle les asniérois et bois-colombiens sont attachés et de réduire la nuisance sonore d'une nouvelle gare au milieu d'habitations, cette gare de Lisch étant plus éloignée des habitations. Le "Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement" (PPBE) en serait d'autant plus respecté. »

Observation n°5 du registre de Bois-Colombes - Mme LELORIEUX :

« Dans les brochures municipales, M. le maire crie: "Au feu les pompiers, c'est la maison qui brûle" en l'occurrence, les zones pavillonnaires menacées. Mais p.6 de la même brochure, il apparaît que c'est bien M. le Maire qui a demandé une gare à Bois-Colombes, avec en conséquence l'aménagement urbain autour qui en découle.

Cette gare va surtout bénéficier aux Valdoisiens et aux communes voisines. Cela en sera fini de Bois-Colombes et de sa tranquillité. Le centre-ville va devenir méconnaissable (urbanisation à outrance dans un rayon de 300m autour de la gare). On peut se demander pourquoi on fait semblant de nous consulter alors que l'affaire est pliée d'avance. »

Observation n°15 du registre n°2 de Bois-Colombes - Mme LAVERGNE :

« La Gare Lisch est depuis des années laissée à l'abandon et seul un projet culturel a été un temps envisagé.

Cette gare est excentrée par rapport aux habitations, est implantée sur un terrain ferroviaire, se trouve dans l'axe de la rue des Bourguignons. Pourquoi n'avoir pas étudié cette option ? Rien ne s'oppose à ce qu'elle le soit encore. En effet, tout l'impact économique réclamé par les élus locaux ne serait en rien modifié, au contraire. Ce serait redonner vie à cette « presque île » urbaine abandonnée depuis les années 30. »

Gare des Agnettes

La gare « Les Agnettes » est localisée sur le territoire de Gennevilliers, à la limite avec la commune d'Asnières-sur-Seine, entre la rue des Bas, la rue Louis Calmel et la rue des Agnettes. Son émergence fait face à celle de la station de la ligne 13 du métro.

Elle permet la correspondance avec la ligne 13, ainsi qu'avec les lignes de bus qui desservent les Agnettes.

La gare est à une profondeur de 27m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

Courrier joint au courriel 220 - FNAUT Ile de France :

« On peut regretter aussi qu'aux Agnettes la gare GPE n'ait pas été intégrée à la récente station de la ligne 13. »

Gare Les Grésillons

La gare « Les Grésillons » est localisée sur la commune de Gennevilliers et à limite d'Asnières, au nord de l'avenue des Grésillons et à l'Ouest des voies du RER C.

Elle permet une correspondance avec le RER C et avec les arrêts de bus desservant la gare existante.

La gare est à une profondeur de 27m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

Pas d'observation sur le positionnement.

Autres gares

En plus des observations sur l'implantation de la gare de Suresnes évoquée ci-dessus, des personnes évoquent d'autres possibilités d'implantation de gares :

Sèvres

Courriel 34 - ANONYME :

« L'utilité publique de ce projet est indiscutable d'une manière globale, sauf qu'en regardant de plus près le tracé de la ligne entre Saint-Cloud et Issy RER, on voit que la ligne 15 va devoir traverser la Seine à deux reprises. Il est plus logique de positionner la gare du côté de Sèvres que du côté de Boulogne Billancourt, qui jouit déjà d'une très bonne desserte. D'une part ça coûterait moins cher et d'autre part l'utilité publique aura plus de sens pour une commune comme Sèvres, laissée pour compte et mal desservie. »

Courriel 66 - Mme LUCE :

« Ne serait-il pas ingénieux de lier les travaux de la tête du pont de Sèvres au raccordement de la ligne 15 en installant la gare sur la ville de Sèvres?

Cela donnerait un autre souffle au quartier d'affaires de la manufacture de Sèvres.

Le prolongement de la ligne 9 pourrait également être envisagé sur le modèle de la ligne 1 entre Neuilly et La Défense et permettrait également de résoudre un passage de Seine sans doute coûteux pour continuer vers Issy Les Moulineaux. »

Courbevoie

Courriel 59 - M.et Mme BONNEFOND :

« Je souhaiterais que cette ligne ait un arrêt à Courbevoie centre.

Je trouve que les nouvelles lignes de métro et RER nous oublient totalement alors que nous allons avoir tous les ennuis dus aux travaux. Les nouvelles lignes passent par la Défense alors que nous sommes à 15 minutes à pieds de la Grande Archeles lignes d'autobus s'arrêtent tôt le soir. »

3- La conception et l'intégration des gares

Observations d'ordre général

Courrier joint au courriel 220 - FNAUT Ile de France :

« Si on excepte le cas très particulier de La Défense, en aucun endroit il n'a été envisagé de ne faire qu'un seul bâtiment gare ! La SGP plantera son totem à elle. Ce choix délibéré est difficilement compréhensible pour l'usager à qui on explique par ailleurs qu'il n'y aura toujours qu'un seul réseau de TC francilien et qu'une seule tarification, plus encore pour le contribuable déjà mis à contribution dans ses impôts locaux. La SNCF n'aurait jamais proposé d'héberger dans ses murs les services de gare pour les usagers de la ligne 15 ? Lui a-t-on au moins posé la question ? Il ne semble pas. Le cas de Nanterre Les Groues qui assure la correspondance Eole/ligne 15 sur une emprise de triage SNCF désaffectée est renversant : on dessine aujourd'hui et on construira demain, presque simultanément, deux gares distinctes ! »

Courrier 5 joint au registre de Nanterre - Association Naturellement Nanterre :

« Alors que dans le métro parisien, en dehors des sections en viaduc, les gares sont presque toujours souterraines ou se limitent en surface à une entrée en pied d'immeuble, le GPE a fait prioritairement le choix de gares monumentales, bien visibles de loin comme des signaux, des points de repère. Cela peut être un plus architectural appréciable mais cela a certainement un coût. Est-ce un choix pertinent dans la conjoncture actuelle ? »

4- Observations concernant les gares en particulier

Gare de Saint-Cloud

Courrier 16 de M. BERDOATI maire de Saint Cloud adressé au président de la commission - Ville de Saint-Cloud :

« Il est primordial que la future gare ainsi que ses émergences naissent d'un geste architectural particulièrement exemplaire. Son implantation dans un site très dense doit faire l'objet d'une attention toute spécifique. Il est indispensable que la ville soit étroitement associée à la conception architecturale du projet. »

Gare de Nanterre La Boule

Courrier 4 du Service Infrastructures joint au registre de Nanterre - Ville de Nanterre :

« La Ville est favorable au scénario retenu sous l'avenue Joliot-Curie. Il permet de désimbriquer le projet de gare et le projet immobilier voisin (terrain ex France Habitation) et de réduire les risques de vibration pour les futurs bâtiments.

L'enseigne Décathlon située avenue Joliot-Curie est propriétaire d'un parking en ouvrage desservi par une rampe accessible depuis la place de la Boule et qui permet

l'entrée et la sortie des véhicules. Cette rampe vient clairement en conflit avec le projet d'intermodalité attendu. La cohabitation de véhicules en entrée de la rampe est incompatible avec l'afflux de piétons attendu. La Ville demande que le projet prenne d'ores et déjà en compte une pacification des abords de la gare. La reconfiguration des accès du magasin Décathlon, et particulièrement celui du parking, est par conséquent à étudier sans cette rampe, l'accès au parking en ouvrage pouvant se faire via le boulevard Hérold (Cf. illustration infra d'une étude SEMNA/Brénac & Gonzalez qui traduit spatialement les objectifs de requalification portés par la Ville).

La Boule constitue un lieu majeur de la Ville, situé à l'interface du centre, des grandes avenues de desserte du territoire ainsi que des faubourgs du tissu urbain constitué. Elle se trouve également sur l'axe majeur reliant le Mont-Valérien à la Seine. La Boule constitue aussi la porte d'entrée vers le centre ancien, via la rue Gambetta. Or, cette notion d'interface doit se retrouver dans la conception de la gare. Ainsi, la gestion du dénivelé entre l'avenue Joliot-Curie et la parcelle du parc du centre de loisirs communal située en contrebas peut donner lieu à la création de deux entrées : l'une, constituant l'accès principal depuis l'espace public de l'avenue Joliot-Curie ; l'autre, orientée vers le centre ancien et donnant accès directement à la salle d'échanges depuis le parc. »

Gare de Nanterre La Folie

Courrier joint au courriel 217 - EPADESA :

« S'agissant des Groues, l'EPADESA a d'ores et déjà signé un protocole foncier le 1er septembre 2015 avec SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour formaliser le calendrier et les conditions de cession du foncier ferroviaire. A compter de 2017, l'EPADESA acquerra des emprises d'environ 18,6ha dont une partie donnera lieu à un état de division en volume destiné à être cédé à la SGP.

En complément de ce protocole, il nous semble opportun de pouvoir établir également un partenariat durable entre l'EPADESA et la SGP, pour organiser :

- Les cessions des volumes nécessaires à la SGP pour sa gare*
- Les modalités de mise au point des dossiers de DUP emportant mise en compatibilité du PLU*
- Les prescriptions techniques relatives aux futures constructions situées en surplomb des volumes de la ligne 15 et de la gare*
- Les modalités de coordination et de mise à disposition des emprises chantiers à organiser en partenariat avec SNCF Réseau-Eole. »*

Courrier 4 du Service Infrastructures joint au registre de Nanterre - Ville de Nanterre :

« Objet architectural phare dans l'aménagement du quartier des Groues, la gare GPE vient constituer avec la desserte Eole et la proximité immédiate de Nanterre Préfecture, un pôle métropolitain de premier ordre en Ile-de-France. L'amélioration de la desserte en transports en commun était une condition préalable à l'aménagement du 11ième quartier de Nanterre.

En ce sens, la Ville de Nanterre reçoit favorablement l'arrivée de la ligne 15 Ouest.

La Ville attire l'attention de la maîtrise d'ouvrage sur le phasage de la ligne 15. Nanterre sera le terminus du tronçon Noisy Champs - Nanterre Les Groues entre 2025 et 2027. Les flux de correspondance avec le RER Nanterre Préfecture seront particulièrement importants. Aussi, le dimensionnement et le traitement qualitatif des espaces publics nécessiteront une attention toute particulière. La Ville compte sur une coordination renforcée de l'Epadesa/CD92/Eole/SGP pour étudier plus finement les flux piétons, les accès, et le dimensionnement adapté des espaces publics.

La conception de la gare figurant sur le dossier d'enquête publique n'est plus d'actualité. La gare est désormais conçue en « gare ilot ». Le bâtiment voyageur s'insère dans un programme complexe plus vaste en emprise, lequel est composé de commerces, de bureaux et de logements. Cette nouvelle conception de la gare pose la question du devenir des lignes orange et verte prévues après 2030. La Ville s'interroge sur l'insertion de leur boîte génie civil, compte tenu des projets immobiliers en superstructure.

Ces lignes ne sont pas budgétées et ont un avenir incertain (horizon après 2030). Pour autant, leur réalisation est évoquée dans le rapport de l'enquête publique. La réalisation des boîtes génie civil en tranchée ouverte ne sera plus possible avec le nouveau plan masse envisagé sur le quartier de gare.

Sans réalisation préalable de ces boîtes de gares souterraines, leur devenir devient incompatible avec le projet urbain. »

Gare de Bécon-les-Bruyères

Courriel 163 - ANONYME :

« Le schéma de la gare projetée à Bécon-les-Bruyères ne fait pas apparaître de projet de construction « connexe » au-dessus de la « boîte » rouge de la gare. Un tel projet est-il définitivement écarté ou la « boîte » est-elle conçue pour supporter une telle charge future? »

Courrier de M.KOSSOSSKI maire de Courbevoie joint au courriel 213 - Ville de Courbevoie :

« La Ville bénéficiera d'une gare sur son territoire, à Bécon-Les-Bruyères, et d'une autre à proximité immédiate, sur le quartier d'affaires de Paris - La Défense.

La gare de Bécon-les-Bruyères se situe dans un secteur en mutation, avec la ZAC des Bruyères à Bois Colombes et l'Ecoquartier « Village Delage » à Courbevoie.

Pour mémoire, ce grand projet d'Ecoquartier courbevoisien, à deux pas de la gare, se traduit par 3 hectares d'espaces verts, 500 arbres plantés, 1 000 logements dont 30 % d'habitat social, 200 000 m² de bureaux et activités économiques et enfin 20 000 m² de commerces, services et équipements publics.

Ainsi, la Société du Grand Paris ne doit pas s'affranchir de la nécessité de travailler sur l'insertion urbaine de la gare multimodale Grand Paris Express dans la continuité de ce pôle d'attractivité. Je souhaite notamment que les constructions envisagées en accompagnement de cette nouvelle gare s'intègrent pleinement dans le tissu urbain existant. »

Gare des Agnettes et des Grésillons

Courrier de Mme PEREZ maire-adjointe joint au courriel 265 - Ville de Gennevilliers :

« -La gare des Agnettes devra s'intégrer dans le projet de renouvellement urbain du quartier retenu NPNRU sur le plan de la forme urbaine tout autant que du programme.

-Elle demande la couverture de la RN 315 (boulevard urbain A15) pour une meilleure liaison piétonne et urbaine entre la nouvelle gare et le quartier des Grésillons. »

5- L'intérieur des gares

Courriel 46 - M. et Mme SANITH :

« Bien penser aux personnes en mobilité réduite, ainsi qu'aux parents avec des jeunes enfants accompagne de poussettes (Escalator assez large et ascenseur) Car

demander de l'aide pour descendre la poussette dans les escaliers avec des jeunes enfants, tout le monde n'accepte pas! Hâte de les emprunter!!! »

Courrier 11 au président de la commission - CCI IdF :

« Demande : afin d'anticiper l'impact de l'arrivée de la ligne sur les activités économiques présentes autour de gare, l'offre de commerces et de services en gare doit être définie en fonction des besoins des voyageurs, mais aussi des personnes résidant et travaillant à proximité, en complémentarité avec l'offre existante aux abords. »

Courrier 4 du Service Infrastructures et registre de Nanterre - Ville de Nanterre :

« La Ville marque une ambition forte sur l'accessibilité cyclable de son territoire. Le quartier des Groues se positionnant sur la mobilité active, le pôle gare doit intégrer une surface importante de stationnement vélo sécurisé, de préférence intégrée dans le bâtiment voyageur. »

1.2.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique

La pièce D « Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants » traite de la thématique des gares

Figure 15 : Synoptique du tronçon



Le chapitre D2 explique le processus des choix du projet

Les gares qui jalonnent le projet (partie Ouest de la ligne rouge /ligne 15) sont définies par le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par décret le 24 août 2011.

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

Pour ce faire, les enjeux de desserte des territoires, la volonté de favoriser l'intermodalité et le maillage du réseau de transport en commun, ainsi que l'évaluation environnementale du projet, ont permis d'établir la structure globale du tronçon.

La méthode d'implantation des gares sur l'ensemble du réseau Grand Paris Express a consisté à rechercher les sites favorisant au mieux les objectifs suivants, compte tenu des spécificités des communes traversées :

- le développement des activités et de l'habitat ;
- la desserte des grands pôles de développement ;
- l'allègement des lignes de transport en commun existantes ;
- la complémentarité et le maillage avec le réseau actuel et projeté ;

- l'obtention d'une vitesse commerciale élevée.

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

Les enjeux fonctionnels des gares, leurs emplacements et leurs objectifs ont été définis dans l'acte motivé du 26 mai 2011, consécutif au débat public sur la création du réseau de transport public du Grand Paris, dont le schéma d'ensemble a été approuvé par le décret du 24 août 2011. Ce schéma d'ensemble est décrit dans la pièce C du présent dossier.

L'étude de tracé du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel de la ligne 15 du Grand Paris Express est guidée par deux objectifs :

- d'une part, **relier les gares le plus directement possible** :

Le tracé a été établi en cherchant à relier les gares le plus directement possible, tout en tenant compte des contraintes géométriques d'exploitation du matériel roulant et des principales contraintes topographiques, géotechniques et environnementales identifiées.

L'approche adoptée vise à proposer un tracé optimal en termes géométriques, répondant aux besoins fonctionnels identifiés et facilitant l'exécution des travaux.

- d'autre part, **minimiser la profondeur des gares** :

La recherche d'un profil le moins profond possible se justifie par l'intérêt que présentent 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 profil en long est également conçu en tenant compte des contraintes géométriques, des obstacles à franchir, des conditions géotechniques et des procédés d'exécution des travaux.

L'article 3.3 présente les « Critères retenus pour la comparaison des scénarios » :

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

- Critères de fonctionnalités
- Tracé et exploitation du réseau
 - Compatibilité avec le tracé
 - Compatibilité avec le programme
- Efficacité de la gare
 - Facilité d'accès par la voirie
 - Simplicité fonctionnelle et clarté de l'organisation de la gare
- Connectivité de la gare
 - 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
 - Facilité d'accès à pied et à vélo
- Insertion urbaine
 - créer de nouveaux services et commerces dans l'enceinte de la gare,
 - permettre une valorisation urbaine du périmètre d'insertion de la gare et, le cas échéant, soutenir plus largement les projets de renouvellement ou de développement urbain,
 - desservir de façon attractive les polarités actuelles et futures du secteur (lieux publics, équipements et générateurs de flux particuliers).
- Critères techniques et environnementaux
 - respect des enjeux de préservation de la nature ou de la biodiversité,
 - respect du paysage urbain,
 - préservation des ressources en eau,
 - risques technologiques,

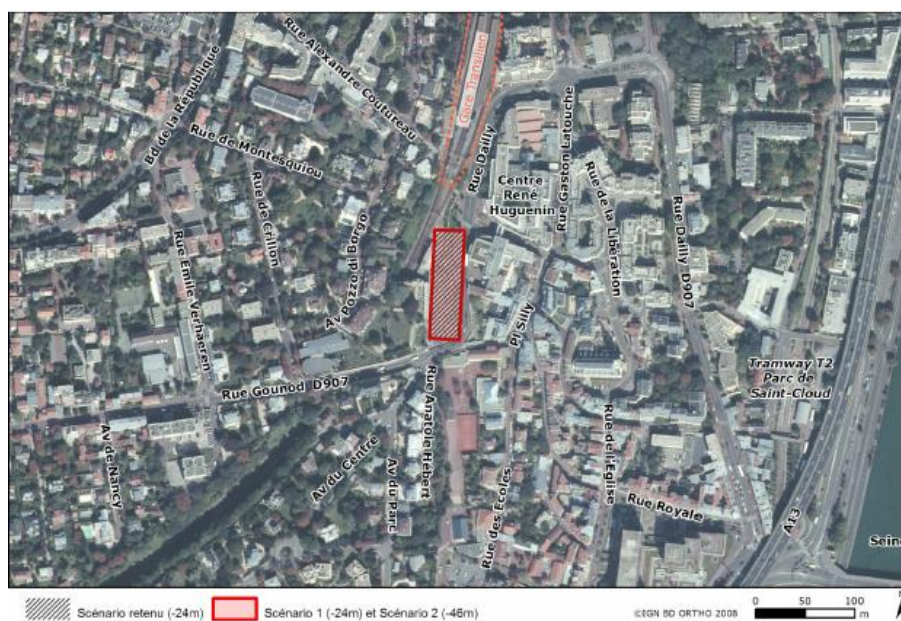
- risques naturels (mouvements de terrain, inondations, ruissellements urbains...),
- pollution des sols,
- préservation des emprises privées
- emprises du chantier sur des espaces, publics ou privés, très fréquentés ou sensibles,
- nécessité de modifier le plan de circulation automobile (avec gestion de phases provisoires),
- impacts sur les réseaux de transport existants : incidences éventuelles sur la circulation des lignes ferroviaires, nécessité de déplacer une gare routière, une correspondance avec un autre mode de transport, ou de détourner une ligne de bus (avec gestion de phases provisoires),
- risques de nuisances sonores,
- risques de vibrations,
- gestion des déblais,
- toute autre contrainte technique de nature à complexifier la gestion du chantier et à avoir un impact sur les riverains et les activités voisines.
- Critères de coûts
- Critères de délais
 - tenue des délais par rapport aux contraintes techniques,
 - tenue des délais par rapport aux risques administratifs du projet : ceux-ci peuvent notamment concerner le relogement des occupants expropriés, la dépollution des sols, les acquisitions foncières, etc.

Sur la base du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, différents scénarios d'implantation ont été étudiés pour chacune des gares, afin de retenir le meilleur partie d'aménagement au regard de ces critères.

Il est à noter que le dossier n'aborde pas la totalité des scénarios envisagés lors des études préalables. Seuls les scénarios ayant nécessité une étude approfondie ont été analysés.

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 de Saint-Cloud



Deux scénarios de gares **au même emplacement**, mais à des **profondeurs différentes** ont ainsi été étudiés, en lien avec les variantes de tracé étudiées entre Pont de Sèvres et Saint-Cloud :

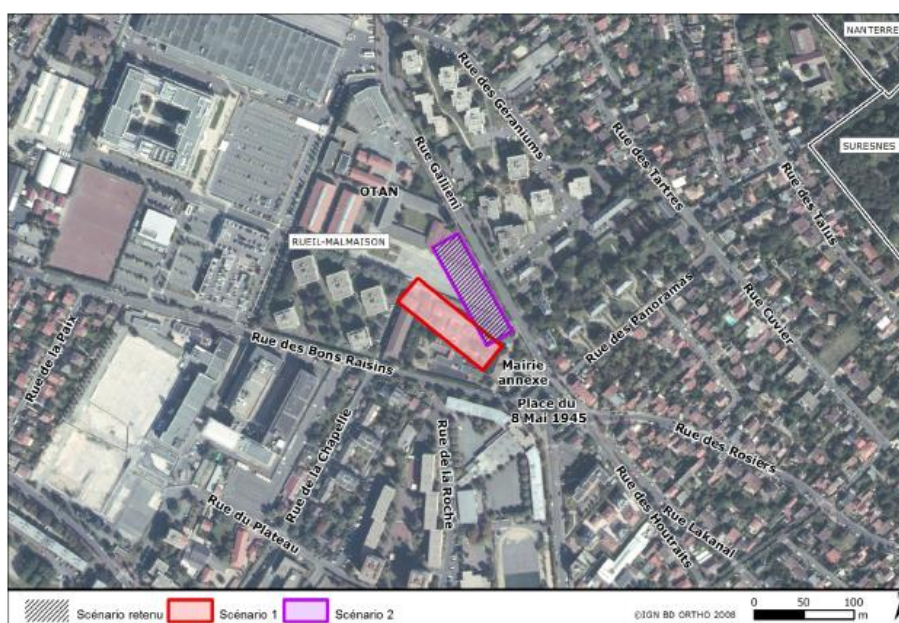
- **scénario 1** : tracé du tunnel par la rive gauche de la Seine, sous le domaine national de Saint-Cloud, avec une gare d'une profondeur de 24 mètres ;
- **scénario 2** : tracé en rive droite de la Seine, avec une gare d'une profondeur de 46 mètres.

Le scénario 1 est retenu pour ses avantages en termes d'accessibilité et d'efficacité de la gare « Saint-Cloud » du Grand Paris Express. La réalisation du projet sera en outre facilitée du fait de la faible profondeur de la gare et de la possibilité d'utiliser les ouvrages déjà aménagés sur l'emprise de l'Ile de Monsieur dans le cadre de la réalisation du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs.

Gare de Rueil-Suresnes « Mont Valérien »

Deux scénarios ont été étudiés :

- **scénario 1** (en **rouge** sur le schéma ci-contre) : l'implantation de la boîte se fait en partie sur l'emplacement de la mairie annexe ;
- **scénario 2** (en **violet** sur le schéma ci-contre) : l'implantation de la boîte se fait le long de la rue Gallieni.



Le **scénario 2** le long de la rue Gallieni est retenu, car il permet de préserver le bâtiment de la mairie annexe. L'implantation de la gare à proximité de la place du 8 mai 1945 et de la mairie annexe lui permet de jouer un rôle de signal et de favoriser la création d'une nouvelle polarité au sein d'un quartier en évolution.

Gare de Nanterre La Boule

La position de la boîte souterraine a fait l'objet de l'étude de deux scénarios :

- **scénario 1** (en **rouge** sur le schéma ci-contre) : l'implantation de la gare se fait sous l'avenue Frédéric et Irène Joliot-Curie et son émergence s'inscrit au nord de la place de la Boule ;
- **scénario 2** (en **violet** sur le schéma ci-contre) : l'implantation de la gare se fait sous la parcelle « France Habitation » située sur le côté sud de l'avenue Frédéric et Irène Joliot-Curie ; son émergence est située au rez-de-chaussée du projet immobilier.



Le **scénario 1** est retenu par rapport au scénario 2, principalement du fait des contraintes de planning et d'occupation du sous-sol entraînées par le projet de reconstruction de l'immeuble France Habitation.

Gare de Nanterre La Folie

Plusieurs scénarios ont été étudiés :

- **scénario 1** (en **rouge** sur le schéma ci-contre) : la gare est implantée au nord des voies ferrées ;
- **scénario 2** (en **violet** sur le schéma ci-contre) : la gare est implantée sous les voies ferrées au nord du faisceau ;
- **scénario 3** (en **jaune** sur le schéma ci-contre) : la gare est implantée sous les voies ferrées au sud du faisceau, le long du boulevard de La Défense.

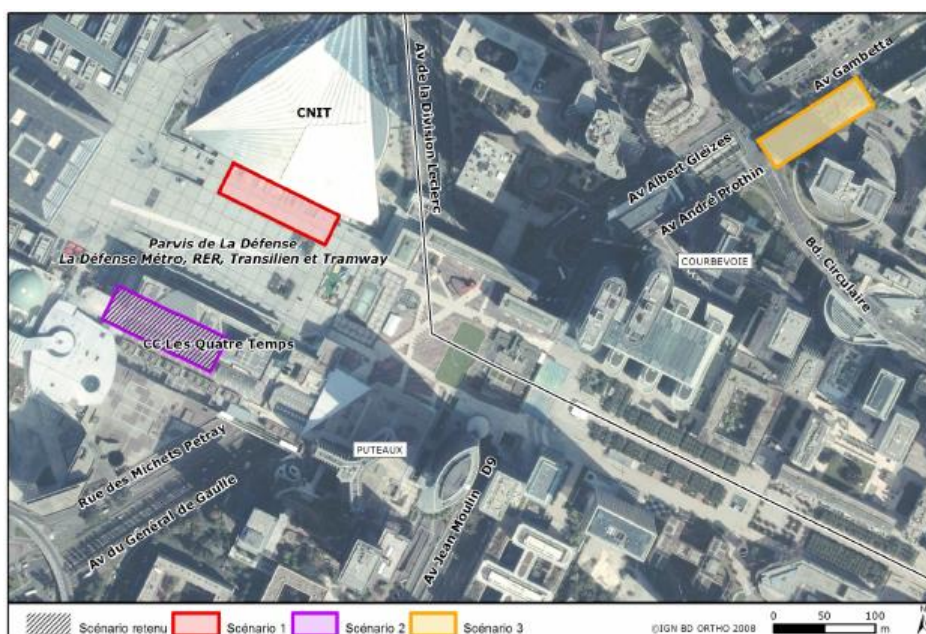


Le **scénario 1** est retenu du fait de sa simplicité par rapport aux autres scénarios en matière de phasage des travaux, d'indépendance et de coordination des différents projets. Il offre une bonne visibilité à l'échelle du quartier des Groues. De plus, le coût de réalisation est largement inférieur aux autres scénarios, puisque celui-ci n'impose pas la réalisation de mesures conservatoires onéreuses pour les lignes verte et orange du Grand Paris Express.

Gare de La Défense

Dans ce contexte, trois scénarios ont été étudiés :

- **scénario 1** (en **rouge** sur le schéma ci-contre) : l'implantation de la boîte se fait sous le parvis devant le CNIT, sur la commune de Puteaux ;
- **scénario 2** (en **violet** sur le schéma ci-contre) : l'implantation de la boîte se fait sous le centre commercial « Les Quatre Temps », sur la commune de Puteaux, en utilisant les anciennes mesures conservatoires de la ligne 1 du métro, dont la station était initialement prévue sous « Les Quatre Temps » ;
- **scénario 3** (en **jaune** sur le schéma ci-contre) : l'implantation de la boîte se fait sous l'avenue Gambetta, sur la commune de Courbevoie.



Le **scénario 2**, retenu, offre une intermodalité de qualité, enjeu majeur pour la consolidation du pôle multimodal actuel. Ce scénario permet également d'utiliser les mesures conservatoires de la ligne 1, ce qui le rend économiquement intéressant et permet d'organiser les travaux en limitant les impacts sur le fonctionnement actuel du pôle d'échanges de La Défense. L'équilibre apporté au pôle Cœur Transport de La Défense et la possible ouverture vers Puteaux lui confèrent une position favorable dans la réorganisation des échanges.

La réalisation de la gare requerra en tout état de cause un phasage très précis du fait de l'environnement particulièrement contraint dans lequel elle se fera.

Gare de Bécon-les-Bruyères

Afin de répondre au mieux aux objectifs de ce secteur, les implantations suivantes ont été étudiées pour la gare du Grand Paris Express :

- **scénario 1** (en **rouge** sur le schéma ci-contre) : la boîte de la gare est implantée parallèlement aux voies ferrées du Transilien passant au sud ;
- **scénario 2** (en **violet** sur le schéma ci-contre) : la boîte de la gare est implantée suivant un axe nord-est / sud-Ouest.



Le **scénario 2** est principalement retenu du fait du gain d'efficacité qu'il présente en matière de temps de parcours sur le tronçon, ce qui constitue un critère essentiel pour atteindre les objectifs de vitesse commerciale de la ligne (environ 55 km/h).

De plus, ce scénario évite d'importants impacts sur le fonctionnement du faisceau ferré existant.

Gare de Bois-Colombes

Trois scénarios ont été étudiés afin de concevoir au mieux l'insertion urbaine du projet :

- **scénario 1** (en **rouge** sur le schéma ci-contre) : l'implantation de la boîte de la gare se fait place de la Résistance, avec une émergence au sud entre les voies du Transilien et la rue Mertens, dans la continuité de la place et à côté du marché couvert ;
- **scénario 2** (en **violet** sur le schéma ci-contre) : l'implantation de la boîte se fait le long de la rue d'Estienne d'Orves avec une émergence sur la place du marché, entre la rue d'Estienne d'Orves, la rue Mertens et les voies du Transilien au niveau de l'accès secondaire (nord) de la gare Transilien ;
- **scénario 3** (en **jaune** sur le schéma ci-contre) : l'implantation de la boîte se fait sous l'accès principal de la gare Transilien (accès sud), en bordure de la commune d'Asnières-sur-Seine.



Le **scénario 1** est retenu dans ce secteur particulièrement contraint. En effet, sa position sur la place de la Résistance lui confère une moins grande difficulté de réalisation que les autres scénarios, contraints dans des emprises encore plus étroites. Il permet par ailleurs de revaloriser le centre de Bois-Colombes en donnant un nouveau visage à la place de la Résistance.

Ce scénario propose de plus une correspondance directe de qualité entre les quais de la gare Transilien et la gare du Grand Paris Express.

Gare des Agnettes

Trois scénarios ont été étudiés et comparés :

- **scénario 1** (en **rouge** sur le schéma ci-contre) : l'implantation de la boîte se fait sous l'immeuble 11-21 rue des Agnettes ; cet édifice sera démoli, permettant la création d'un nouvel îlot urbain entre la rue des Bas et la rue des Agnettes, sur la commune de Gennevilliers ;
- **scénario 2** (en **violet** sur le schéma ci-contre) : l'implantation de la boîte se fait sous la rue Louis Calmel au nord-est du rond-point, sur la commune de Gennevilliers ;
- **scénario 3** (en **jaune** sur le schéma ci-contre) : l'implantation de la boîte se fait principalement en souterrain le long de la rue Robert Dupont, sur la commune d'Asnières sur-Seine.



Le scénario 1 est retenu car il met en valeur la gare et l'espace autour du rond-point, offre une bonne correspondance et donne une nouvelle dimension à la place, au cœur d'un projet de renouvellement urbain porté par la commune de Gennevilliers.

La réalisation de la gare a un impact réduit sur la circulation routière, car les emprises du chantier sont situées hors de la voirie”

Gare des Grésillons

Les scénarios suivants ont été étudiés :

- **scénario 1** (en **rouge** sur le schéma ci-contre) : l'implantation de la boîte de la gare Grand Paris Express se fait à l'Ouest de la gare RER des Grésillons ;
- **scénario 2** (en **violet** sur le schéma ci-contre) : l'implantation de la boîte de la gare Grand Paris Express se fait à l'est de la gare RER des Grésillons.



Le scénario 1 est retenu pour ses avantages, puisqu'il permet notamment de s'affranchir des interfaces avec le fonctionnement de la gare actuelle et celui de l'entreprise implantée à côté de cette dernière. Par ailleurs, il propose une organisation urbaine davantage en phase avec le projet urbain de mutation du territoire.

L'article 1.3 du chapitre D3 donne les caractéristiques générales des gares

Les gares du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel sont toutes constituées d'ouvrages souterrains, avec des quais situés à des profondeurs variant de 23 mètres à 37 mètres environ sous le niveau du terrain naturel. Les quais permettent d'accueillir des trains d'une longueur de 108 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 optimale 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 d'en limiter les éventuels impacts.

Les gares du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel sont dotées d'émergences qui assurent l'accès des voyageurs et peuvent également accueillir des locaux d'exploitation. 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 signal 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 en 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 adaptée à chaque territoire.

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 devront créer une ambiance accueillante et apaisante. Ils seront avant tout solides, sobres, facilement nettoyables et maintenables, participant ainsi au confort d'accès des usagers. Des interventions culturelles et artistiques pourront également venir enrichir le parcours des voyageurs.

Les gares proposeront par ailleurs 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. Les objectifs poursuivis sont 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, 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. Des autorisations d'exploitation commerciale seront également, le cas échéant, obtenues.

L'article 1.1 du chapitre D4 traite du contexte d'insertion, des caractéristiques et organisation, des interconnexions pour chaque gare.

1.2.1.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.

1. Quel sera le processus de concertation avec les futurs usagers pour recueillir leurs avis sur positionnement des entrées/sorties de chaque gare ?
2. Qui va veiller à la cohérence des constructions qui seront réalisées au-dessus des gares ou autour avec les caractéristiques architecturales et environnementales du bâti environnant ?
3. Les élus locaux seront-ils consultés quant à l'intégration architecturale des gares dans leur environnement ?
4. Comment sera assurée la sécurité à l'intérieur des gares ?
5. Comment va se faire le choix des commerces à l'intérieur des gares afin de préserver l'équilibre commercial et artisanal du quartier ?

6. Les commerces devront-ils suivre un cahier des charges pour garantir le respect de l'esthétique et des ambiances définies pour les gares, et indiquer les plages d'ouverture, les jours d'ouverture applicables... ?
7. Pourquoi la gare de Rueil a-t-elle été retenue et non pas une dans le bas de Suresnes ?

1.2.1.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête

1.2.1.4.1. Réponse de la SGP aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 – Quel sera le processus de concertation avec les futurs usagers pour recueillir leurs avis sur le positionnement des entrées/sorties de chaque gare ?

La concertation a pour objectif d'informer, d'expliquer, de répondre aux questions des différents publics (habitants, élus, entreprises, associations, etc.) et bien entendu de prendre en considération les diverses observations.

Depuis l'origine, la SGP a mis en place un travail de concertation continue autour de son projet. Ce travail a commencé par le débat public sur le réseau de transport du Grand Paris qui s'est tenu d'octobre 2010 à janvier 2011.

Le public s'est exprimé à travers des avis, questions et cahiers d'acteurs. Ces avis ont été intégrés dans le rapport de la commission particulière du débat public et pris en compte pour la définition du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par décret n° 2011-1011 du 24 août 2011. Ce schéma d'ensemble précise le tracé général et l'emplacement des gares de la ligne 15 Ouest souhaité par les habitants.

Depuis 2011, la SGP a poursuivi les échanges avec le public et les élus au travers de réunions de travail régulières avec les élus locaux ou en réunions publiques lorsqu'elles lui ont été demandées.

Le dispositif de concertation continue est complété par des phases de concertation renforcée préalable à l'enquête publique (pour la ligne 15 Ouest du 11 juin au 12 juillet 2014). Cette concertation ne s'inscrit pas dans un cadre obligatoire et les modalités sont librement définies par la SGP et soumises pour avis à la Commission nationale du débat public - CNDP - (dispositions du code de l'environnement), qui peut émettre des recommandations.

Les réunions publiques organisées dans le cadre de cette concertation préalable, permettent à la SGP de présenter à la population le tracé et les gares, dans le cadre fixé par le schéma d'ensemble. Un dispositif de questions/réponses sur le site internet dédié à cette ligne a été actif jusqu'à la veille de l'ouverture de l'enquête publique. La SGP a été très attentive aux remarques formulées dans le cadre de ces réunions publiques et des questions posées, notamment concernant les sujets relatifs à la configuration des gares, aux sujets d'intermodalité, d'insertion paysagère, de réalisation des travaux et d'emplacement des ouvrages annexes, thématiques qui devront être affinées lors des prochaines phases d'études.

Ce travail de concertation continue sera poursuivi tout au long du projet. Ainsi, les résultats des études d'avant-projet du Grand Paris Express menées par la Société du

Grand Paris seront présentés aux collectivités concernées dans le cadre des comités techniques et comités de pilotage de chacune des gares. Lors des réunions de ces comités, ont déjà été validés les principes d'implantation et d'insertion urbaine des gares. En accord avec les élus des collectivités locales, les dispositions étudiées pourront également être présentées aux usagers lors de réunions publiques.

Les éléments qui ressortiront de cette concertation seront pris en compte dans les réflexions et éclaireront les choix pour la suite de la procédure, en particulier en ce qui concerne les questions relatives aux accès de chacune des gares.

Appréciations de la commission d'enquête :

De l'écoute du public lors des permanences, la commission d'enquête considère que les conditions d'accessibilité aux gares et la sécurité sont primordiales ; il est ainsi souvent demandé un 2^{ème} accès par rapport à l'accès unique proposé dans la plupart des gares. Aussi, elle adhère pleinement à la démarche de concertation de la SGP pour déterminer précisément le positionnement des accès de chaque gare.

S'agissant de l'appréciation globale de la commission d'enquête sur l'accessibilité multimodale, se reporter au thème 4 ci-après

Q2 – Qui va veiller à la cohérence des constructions qui seront réalisées au-dessus des gares ou autour avec les caractéristiques architecturales et environnementales du bâti environnant ?

La SGP envisage, après la construction des gares, la cession des emprises foncières et des volumes excédentaires et non utiles au fonctionnement du GPE afin de favoriser le développement de programmes de logements et/ou d'activités. Ces constructions, réalisées par des maîtres d'ouvrage tiers, devront respecter les dispositions réglementaires définies dans les documents d'urbanisme en vigueur sur chaque site et notamment celles qui garantissent la bonne intégration des nouvelles constructions dans leur environnement bâti.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse. La SGP rappelle, par ailleurs (Cf. question Q1 au thème 7), qu'elle n'est pas aménageur sur la ligne 15 Ouest.

Q3 – Les élus locaux seront-ils consultés quant à l'intégration architecturale des gares dans leur environnement ?

En complément du processus de dialogue continu, initié tout au long de l'avancement du projet, la SGP a mis en place une démarche de concertation inédite avec la création, pour chaque gare, d'un comité de pilotage local.

Ces comités rassemblent aux côtés de la SGP, les maires, les présidents de communautés d'agglomération, les présidents de conseils départementaux ou leurs représentants, le STIF, les entreprises de transport, les services de l'État et les EPA. Ce sont des lieux d'échanges, d'examen des meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales et de validation de ces propositions. L'objectif de ces comités est de définir, commune par commune, et dans le respect du schéma d'ensemble, les scénarios d'implantation précis des gares, des sites de maintenance et les ouvrages associés, les variantes locales de tracé.

S'agissant de l'insertion architecturale des gares, la SGP a mis en place deux approches complémentaires :

- une première approche dite « transversale », avec un conseil en architecture des gares qui propose un fil conducteur pour la conception de l'ensemble des gares ;
- une seconde approche dite « spécifique », pour adapter ces orientations transversales au contexte particulier de chaque gare. Dans ce cadre, une équipe d'architectes pilote la conception de la gare au sein de groupements de maîtrise d'œuvre pluridisciplinaires, et travaille en lien avec les acteurs locaux. Ce travail collaboratif est essentiel car il permet de fédérer l'ensemble des acteurs autour d'un projet de gare concerté et favorise la bonne insertion urbaine de la gare sur son territoire.

En ce qui concerne les gares emblématiques, c'est-à-dire celles situées à des emplacements majeurs ou à des carrefours urbains intermodaux et qui feront l'objet d'un traitement architectural particulier, la SGP a organisé une commission consultative rassemblant les élus directement concernés par la gare, les services de l'État et un comité d'experts architectes afin de choisir un projet architectural cohérent en termes de qualité, de coût et d'identité, et adapté individuellement à la spécificité des territoires qui les accueillent.

C'est de cette façon qu'a été désigné le cabinet d'architectes chargé de dessiner la gare emblématique de Nanterre La Folie.

Pour chaque gare, les grandes options architecturales qui résulteront des différents scénarios qui auront pu être examinés au travers des études de maîtrise d'œuvre seront présentées en comité de pilotage.

Grâce à cette méthode de travail, les élus sont étroitement associés au choix des grandes options relatives à l'insertion de chacune des gares de la ligne 15 Ouest dans leur environnement.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette méthode de travail, qui permettra de fédérer l'ensemble des acteurs autour d'un projet de gare concerté.

Q4 – Comment sera assurée la sécurité à l'intérieur des gares ?

Les gares du GPE sont conçues selon, entre autres, le concept de la prévention situationnelle.

Ce principe a pour but de rendre les espaces publics moins criminogènes, notamment par le bannissement de ses lieux potentiellement dangereux. Il se formalise par une somme de méthodes orientées vers la prise en compte des enjeux relatifs à la sûreté dans les aménagements des lieux publics. De ces méthodes découlent un certain nombre de prescriptions dans de nombreux domaines qui concourent à la mise en sécurité de l'intérieur et des abords proches des gares.

On peut citer, par exemple, la mise en place de la vidéo protection dans l'ensemble des parties publiques des gares, une conception des espaces de la gare privilégiant l'absence de recoins, d'espaces sous-structure, de cheminements en impasse et de zones obscures, la protection des grands surplombs, la présence d'équipements et de matériels conçus pour éviter leur utilisation détournée : assises individuelles pour les

bancs, poubelles scellées au sol, transparentes ou antidéflagrantes et positionnées à l'écart des files d'attente, etc.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête souscrit à la volonté de la SGP de prendre en compte les problèmes de sécurité dès la phase de conception des gares.

S'agissant de l'appréciation globale de la commission sur la sécurité de la ligne et la sûreté des personnes et des biens, se reporter au thème 4 ci-après.

Q5 – Comment va se faire le choix des commerces à l'intérieur des gares afin de préserver l'équilibre commercial et artisanal du quartier ?

Au stade actuel des études, la définition de l'offre commerciale des gares n'a pas été réalisée. Deux à trois ans avant l'ouverture de chacune des gares, des études seront menées par la SGP pour définir le type de commerces qui pourraient être intégrés à la gare. Ce travail sera conduit en lien avec les territoires concernés (communes, associations de commerçants, etc.). Il ne s'agit bien évidemment pas, en installant de nouveaux commerces, de concurrencer les commerces existants. Des consultations seront ensuite organisées pour retenir les candidats attributaires des futurs commerces.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête souscrit également à la démarche de la SGP d'associer les acteurs locaux pour l'aménagement des gares ; elle note avec satisfaction que le choix des commerces sera réalisé sur le principe de complémentarité et non sur celui de la mise en concurrence avec les tissus commerciaux existants.

Q6 – Les commerces devront-ils suivre un cahier des charges pour garantir le respect de l'esthétique et des ambiances définies pour les gares, et indiquer les plages d'ouverture, les jours d'ouverture applicables... ?

Dans le cadre de l'attribution des espaces dédiés au commerce dans les gares, des cahiers des charges fixeront les prescriptions en matière d'architecture et de design des devantures et des enseignes afin de garantir une intégration harmonieuse dans l'aménagement intérieur des gares. Les plages et jours d'ouverture applicables aux commerces feront également l'objet de prescriptions stipulées dans les contrats de location des espaces aux commerçants. Ce travail sera réalisé en concertation avec les acteurs du commerce (grandes enseignes, commerçants de proximité, concessionnaires, etc.) et les acteurs des territoires.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette position.

Q7 – Pourquoi la gare de Rueil a-t-elle été retenue et non pas une dans le bas de Suresnes? Cf. Thème 1 / 4.2.1

Lors du débat public de 2010-2011, la SGP a organisé deux réunions de proximité dans les deux villes : à Rueil-Malmaison le 2 décembre 2010, et à Suresnes le 21 janvier 2011.

Le projet présenté lors du débat public de 2010-2011 comportait une gare dans le centre-ville de Suresnes.

Lors de ces deux réunions, divers avis ont été exprimés : par le biais de cahiers d'acteurs, d'avis de la communauté d'agglomération du Mont-Valérien (regroupant les

villes de Rueil-Malmaison, de Nanterre et de Suresnes) et de souhaits exprimés par les habitants des Hauts de Suresnes et du plateau du Mont Valérien. L'ensemble de ces contributions a fait valoir l'intérêt d'implanter la gare au Mont Valérien à l'articulation des deux communes et non dans le centre-ville de Suresnes.

C'est à l'issue du débat public que le choix a donc été fait de positionner cette gare près de la place du 8 mai 1945 à Rueil-Malmaison et en limite de Suresnes.

La localisation actuelle de la gare Rueil – Suresnes a finalement été retenue car elle permet à la fois la desserte des quartiers des Hauts de Suresnes (cité-jardin), jusque-là non desservis par un mode de transport lourd, et celle du plateau de Rueil-Malmaison, aujourd'hui uniquement desservi par le réseau de bus. Par ailleurs, ce territoire fait l'objet d'un projet de développement d'écoquartier dans le cadre de la ZAC de l'Arsenal portée par la ville de Rueil-Malmaison.

Enfin, il est important de préciser que cet emplacement a été défini en concertation avec les élus des villes concernées, dans le cadre des comités de pilotage mis en place depuis 2011 par la SGP. Les habitants ont également été associés à ce travail dans le cadre des réunions publiques de la concertation préalable à l'enquête publique, qui se sont tenues du 11 juin au 12 juillet 2014. Ce travail se poursuit pour insérer au mieux la future gare dans son environnement urbain.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des débats auxquels a été largement associée la population qui ont abouti au positionnement de la gare, choix ensuite approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011, lequel s'impose désormais à tous.

1.2.1.4.2. Réponse de la SGP à des questions particulières du public

Réponse de la SGP sur l'appellation des gares

(Courrier joint au courriel 220 - FNAUT Île-de-France, Courrier 4 du Service Infrastructures joint au registre de Nanterre - Ville de Nanterre)

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. Ce principe est rappelé dans la pièce C du dossier d'enquête publique (page 31).

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête en prend acte.

Réponse de la SGP sur 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 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.

Le débat public 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'État le 24 août 2011. La SGP est engagée par ce schéma d'ensemble et elle doit veiller à sa mise en œuvre.

En second lieu, sur la base de l'acte motivé pris pour tirer les conclusions du débat public et du schéma d'ensemble approuvé, la SGP 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. Celui-ci a fait l'objet d'une première présentation au public lors de la concertation renforcée à l'été 2014.

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 – Saint-Denis Pleyel 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.

Appréciations de la commission d'enquête :

Le positionnement des gares étant acté par le schéma d'ensemble, la commission d'enquête souscrit à l'analyse multicritère menée par la SGP qui a débouché sur une implantation plus fine de la « boîte » de chaque gare.

C'est ainsi que, pour la gare de Bois-Colombes dont certains habitants auraient préféré une autre localisation dans la commune, la commission d'enquête considère que, compte-tenu des contraintes urbaines du site, la solution retenue semble la plus satisfaisante en termes d'intermodalité.

Réponse de la SGP sur la conception des gares

(Courrier joint au courriel 220 - FNAUT Île-de-France, Courrier 5 joint au registre de Nanterre - Association Naturellement Nanterre, Courriel 46 - M. et Mme SANITH, observation 8 Asnières de Mme LEGER)

Pourquoi des bâtiments voyageurs dissociés des bâtiments existants ?

La volonté de la SGP est de créer une identité du réseau à travers les gares, où chacune d'elles devient un projet singulier et témoigne de son temps.

À l'image de la diversité des territoires du Grand Paris, les gares se présentent comme une collection de repères de leur territoire, de leur contexte urbain, de leur réseau, qui expriment l'identité singulière des villes dans lesquelles elles s'inscrivent.

Créer des bâtiments voyageurs avec des émergences remarquables affirme leur fonction d'équipement public ouvert sur la ville et signale la présence du transport dans la ville. La gare devient un équipement qui participe à la structuration urbaine et à la cohésion territoriale.

En revanche, pour s'adapter à un environnement urbain particulièrement contraint, certaines gares prendront la forme d'un édicule en voirie plus petit qu'un bâtiment.

Pourquoi des bâtiments voyageurs plutôt que des édicules en voirie ?

Les chantiers de gares du GPE répondent à plusieurs exigences :

- s'implanter dans des environnements urbains contraints : bâtiments, réseaux divers, ouvrages d'art, etc. ;
- reconsidérer les abords des gares et leurs différents accès (véhicules, arrêts de bus, circulation vélos, etc.), en intégrant ces interfaces locales ;
- maintenir le réseau de transport en exploitation pendant la durée des chantiers ;
- créer une identité du réseau du Grand Paris.

Les gares du GPE sont physiquement dissociées des bâtiments voyageurs existants, mais elles sont conçues pour être des plateformes intermodales.

Ces gares sont connectées aux gares existantes par des passerelles ou des passages souterrains, composant des pôles intermodaux en capacité d'absorber les évolutions du nombre d'usagers en transports en commun.

Comment est traitée l'accessibilité des gares ?

Dans le cadre de la loi du 11 Février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, l'objectif est de concevoir un réseau de transports accessible à tous les voyageurs, quels que soient leurs handicaps ou leurs difficultés à se déplacer.

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 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, etc.) comme des équipements (escaliers mécaniques, ascenseurs, etc.) est étudié afin de garantir un usage fluide du réseau, y compris aux périodes de pointe.

Pour toutes les gares, chaque quai sera desservi par deux ascenseurs et la SGP privilégie, lorsque cela est possible, des ascenseurs qui desservent directement les quais depuis l'émergence.

Pour la gare de Bécon-les-Bruyères qui sera la plus profonde des gares de la ligne 15 Ouest, la possibilité de mettre en place trois ascenseurs par quai sera étudiée.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la volonté de la SGP de créer une identité propre au réseau du GPE, chaque gare étant un repère sur le territoire desservi.

La commission note l'engagement de la SGP de rendre, conformément à la loi, toutes les gares accessibles à l'ensemble des voyageurs, quels que soient les handicaps. Ainsi, tous les cheminements d'accès et de correspondance seront systématiquement mécanisés, et partout où cela sera possible, chaque quai sera desservi par au moins deux ascenseurs.

Réponse de la SGP à des questions sur la position de la gare de Bois-Colombes

(Courriel 234 - M.ALBIACH de Bois-Colombes, Observation n°5 du registre de Bois-Colombes - Mme LELORIEUX, Observation n°15 du registre n°2 de Bois-Colombes - Mme LAVERGNE, Courriel 200 - M. et Mme GARRIGUE de Bois-Colombes, Courriel 65 - M. MEYER de Courbevoie)

Conformément aux objectifs définis dans le schéma d'ensemble du Réseau de transport public du Grand Paris, la gare de Bois-Colombes de la ligne 15 vise un double objectif :

- créer une correspondance performante avec la ligne J du réseau Transilien et offrir aux habitants du Val d'Oise un accès au réseau Grand Paris Express : une localisation de la gare au plus près de la gare Transilien existante a ainsi été recherchée, d'autant plus qu'une part très significative (jusqu'à 40 %) des voyageurs attendus à cette gare utilisera la correspondance entre le Transilien et la gare du Grand Paris Express ;
- créer une gare attractive pour les habitants de la commune de Bois-Colombes mais aussi pour les usagers potentiels venant des quartiers des communes limitrophes (Colombes, La Garenne Colombes et Asnières notamment).

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse.

Réponse de la SGP à des questions sur l'accessibilité, gare de Saint-Cloud Transilien

(Courrier 16 de M.BERDOATI maire de Saint-Cloud adressé au président de la commission)

La gare du Transilien existante est actuellement accessible au sens de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances. L'accessibilité des Usagers en Fauteuils Roulants (UFR) s'opère par le bas de la gare du Transilien, côté rue Dailly. La mise en accessibilité supplémentaire via la rue Armengaud à l'Ouest n'est pas dans le périmètre d'action de la SGP.

Par ailleurs, lors de la réunion publique du 4 juillet 2014, le représentant de la SNCF a confirmé la nécessité d'améliorer la gare Transilien actuelle et la liaison avec la ville haute.

Des investissements sont prévus en 2016 dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité. Il a cependant indiqué qu'il n'y avait pas de financement à ce stade pour la liaison vers la ville haute.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête comprend la nécessité d'un tel aménagement. Cependant, elle observe que cet aménagement n'entre pas dans la mission de la SGP et qu'il est, par ailleurs, tributaire d'une autre source de financement.



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 et courriels relatifs à ce thème

Ce thème relate les observations relatives aux Tracé de la ligne souterraine de métro et des problématiques qui en découlent.

121 observations, courriels ou courriers demandent des informations complémentaires ou mettent en cause le tracé tant en plan que en profil. L'ensemble de ces observations ne pouvant être retranscrites intégralement elles ont été synthétisées dans les thèmes

La lecture du tracé et les demandes d'informations complémentaires:

Il faut noter que de nombreuses observations concernent la difficulté de lecture des plans de tracé du dossier d'enquête étant donnée la petite échelle de présentation des plans proposés (pièce E « Plan général des travaux ») et expriment le souhait d'avoir accès à des plans plus précis.

Le tracé est le support à tous les « repérages » tant au niveau des éléments structurant du projet (tunnel, ouvrages annexes...) qu'individuel (impacts personnel sur le logement des riverains, pendant la période de chantier et pendant l'exploitation) l'échelle de présentation de l'ensemble de l'ouvrage a rendu difficile cet exercice et donné une impression de manque de transparence à certains.

De nombreuses personnes font part de demandes précises de localisation de leur bien par rapport au projet que les observations suivantes illustrent.

Observation n°6 du registre de St Cloud - Mme MICHAUD : « *Le tracé et l'emplacement exact des puits n'est pas précis, les réponses insuffisantes* ».

Observation n°6 du registre de St Cloud - M. CHAYE : « *Recherche de l'information la plus précise possible sur le tracé, compte-tenu du passage prévu sous la rue Armengaud à Saint Cloud et de mon immeuble construit à flanc de colline et déjà en bordure du train (nuisances sonores).* »

Observation n°4 du registre de Rueil-Malmaison - Illisible : « *projet intéressant, il serait souhaitable de superposer les plans généraux des tracés futurs et les tracés actuels ferroviaires* »

Observation n°5 du registre de Suresnes - Signature illisible : « *Demande de précisions sur le tracé, sur le BD Louis Loucheur à Suresnes et le niveau de bruit : tunnelier et plus tard en exploitation. Les informations précises manquent sur le tracé exact.* »

Observation n°21 de la réunion publique du 14 octobre à Bois Colombes - Mme ZWEGUINZOW : *remarque que « les cartes actuellement disponibles sont anxiogènes car peu précises »*

Observation n°15 du registre n°2 de Bois-Colombes - Mme Hélène LAVERGNE :

« IMPLANTATION DU TRAJET DU TUNNEL DANS LE QUARTIER : Le dossier a beaucoup avancé depuis le printemps (les travaux de forage dans la Rue Balzac - Asnières – y ont contribué). Et le positionnement des tunnels est maintenant prévu d'une façon nettement plus précise. En revanche, localiser précisément le passage du tunnel reste une opération difficile... Quant aux documents disponibles, ils sont trop généraux pour trouver précisément les emplacements concernés. RIEN ne figure non plus à ce sujet sur le site de la Commission d'enquête, alors que la mise à disposition de ce tracé eut été utile pour l'information du public. »

Courrier 5 du registre n°1 de Bois-Colombes - Mme BEAURUEL : « Aurait aimé avoir des plans de tracé plus précis entre les Agnettes et Bois-Colombes. Souligne qu'il n'est pas possible de lire le nom des rues concernées ».

Observation n°1 du registre d'Asnières sur Seine - Mme. H. COMMON : « Souhaiterait un plan plus précis du tracé de voie entre Bois-Colombes et Bécon ».

Courriel 205 de Bois-Colombes M et Mme Fernandez : « En ce qui concerne la profondeur du tracé, une question se pose aussi : la SGP nous parle d'une profondeur de 27 à 29 mètres au départ de la gare de Bois Colombes vers celles des Agnettes. Mais nous ignorons quelle sera la profondeur du « point le plus haut » du tunnel. Lors de notre rencontre avec un membre de la Commission d'Enquête le 22 octobre, à la Mairie de Bois Colombes, il nous a été dit que ce « point haut » serait, lui, situé à une profondeur de -17 à -19 mètres! Mais aucun écrit qui soit facile d'accès compte tenu du caractère fondamental de cette information ne nous est proposé dans le cadre de l'enquête publique, ce qui est anormal. »

Observation n°11 du registre de Bois-Colombes - ANONYME : « profondeur sol naturel/mètre serait à préciser. Les 29m annoncés sont-ils au niveau des rails ou au niveau supérieur du creusement du métro (tunnel). ».

Observation n°9 du registre d'Asnières et observation n°13 du registre de Bois-Colombes - Le Collectif Ligne 15 Ouest : Demande si il n'y a pas une erreur dans la profondeur de 87m indiqué dans le : « §3.18.4.1 « Impacts sonores et mesures liés à la circulation des métros ». « La Ligne 15 Ouest se situe sur la totalité de son tracé en souterrain. Au vu des caractéristiques du tunnel (tunnel de béton situé à une profondeur entre 16 et 87 mètres). »

Observations d'ordre général sur le tracé retenu pour la ligne 15 Ouest:

Courriel 104 - M. ou Mme TEMPEL : « L'important me semble d'assurer les LIAISONS VERS PARIS en prolongeant les lignes de métro, ou en traversant le Bois de Boulogne. Les lignes concentriques sont accessoires, l'essentiel concernant les transports n'est pas fait. Il faut une POLITIQUE GLOBALE pour traiter les embouteillages : créer des ponts sur la Seine, désengorger certaines voies encombrées (pont des 3 pierrots à doubler, route des fusillés de la résistance où il faut supprimer la voie de stationnement, rue Cluseret qui est la seule à descendre vers Paris, les autres à proximité étant à sens unique...)... »

Courriel 128 - M. ou Mme PERRIN : « Dans le 92, département très étendu du nord au sud, pourquoi relier des zones déjà bien desservies en créant une ligne très proche de Paris ? Il vaudrait mieux relier Nanterre, Rueil, Garches, Ville d'Avray, et Chaville à Châtillon et connecter ces gares par Métro au réseau parisien.

Prendre exemple sur les grandes métropoles du monde, comme par exemple Pékin ou Shanghai ... »

Courriel 128 - M. MOURET :

« En soi ce projet était (et est toujours) attendu depuis longtemps. Néanmoins, je me pose de fortes questions concernant l'organisation des lignes.

Pourquoi est-ce que les lignes 15 et 16 ne sont pas plutôt fusionnées pour faire une grande boucle, comme cela se fait dans certaines villes (je pense à Bruxelles par exemple) ? »

Demande d'études et d'utiliser systématiquement les emprises des voies publiques:

Observation n°11 de la réunion publique du 5 octobre 2015 à Rueil-Malmaison - Mme GUEROUT : « *habitante de Suresnes, s'étonne que le faisceau Rueil-Nanterre ne passe pas sous la rue de Saint-Cloud, qui relie les deux communes en surface, alors qu'il serait moins cher de se placer à l'aplomb de voies publiques* ».

Courriel 151 - M. LEFAURE : « *Comment peut-on expliquer la création d'une station dans une zone pavillonnaire (encore excentré sur la commune de Rueil Malmaison) alors qu'il existe des zones où la population est certainement plus dense. Comment peut-on concevoir, encore aujourd'hui, d'implanter une station, pour ce qui concerne la commune de Rueil Malmaison, loin de son centre, loin de sa concentration urbaine, loin de son grand lycée (environ 2000 étudiants) ?* »

Secteur de la gare de Bois-Colombes à la gare des Agnettes:

Sur la commune de Bois-Colombes de nombreuses observations ont été déposées sur ce thème elles reprennent le plus souvent les éléments décrits dans la pétition du collectif ligne 15 Ouest signée par 230 personnes (à la fin de l'enquête) et demandent « instamment » et de manière récurrente:

- *le respect d'une marge de sécurité plus grande pour éviter les nuisances, soit par augmentation de la profondeur, soit par modification de tracé en fonction des axes existants en surface. . Elle rappelle que le tracé sur B-C dans sa globalité ne suit pas les axes de circulation contrairement à la recommandation de la SGP de « **privilégier le passage sous des emprises et voies publiques** » comme l'av. C. de Gaulle ou la rue des Bourguignons.*
- ***que le tracé de la ligne sur la commune de B-C soit conforme à la recommandation de la SGP; »***

ces observations relayent également les inquiétudes des riverains face aux nuisances et dégâts potentiellement engendrés.

Observation n°9 du registre d'Asnières M.GARRIGUES et observation n°13 du registre de Bois-Colombes - Mme STEWART Le Collectif Ligne 15 Ouest :« *Le tronçon entre les gares des Agnettes et de Bois-Colombes se caractérise par un certain nombre de quartiers calmes et par sa qualité de vie de zone pavillonnaire loin des grandes artères. Malgré ces enjeux forts nous constatons avec regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest.*

*Sachant que le **métro passera toutes les 2 minutes pendant 7 secondes** (ou 14 secondes si 2 rames se croisent) nous demandons instamment le respect d'une marge de sécurité plus grande pour éviter les nuisances, soit par augmentation de la profondeur, soit par modification de tracé en fonction des axes existants en surface.*

***Pour rappel le tracé sur Bois-Colombes dans sa globalité ne suit pas les axes de circulation en surfaces contrairement à la recommandation de la SGP de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » comme l'avenue Charles de Gaulle ou la rue des Bourguignons (la largeur de la D11 Bis est de 15 mètres, contre 4 à 6 mètres en_moyenne pour les autres voies) ».** Nous demandons également :*

- *que l'intensité des travaux soit réglée sur les données délivrées par des capteurs installés sur les bâtis, afin de prévenir tout risque de dégradation;*

- que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur, à l'identique de la Ligne 15 Sud ;
- que la Ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur ;
- des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés. En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront inmanquablement un impact sur les fondations des habitations ;
- le respect absolu des recommandations de la Haute autorité Gouvernementale. »

Observation n°10 du registre n°2 de Bois-Colombes M. Yann CUDEY : « je ne comprends pas pourquoi le quartier où j'habite n'est pas considéré comme une zone calme d'habitations, alors qu'un quartier proche d'Asnières-sur-Seine, aux mêmes caractéristiques, est inscrit dans cette catégorie.

Ensuite, la SGP recommande de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques ». Or, sur Bois-Colombes, le tracé dans sa globalité ne suit pas les axes de circulation en surface.

Enfin, l'étude d'impact dans son ensemble me semble peu convaincante sur les questions relatives aux nuisances sonores et vibratoires, n'apportant souvent comme argument que des généralités sur la profondeur du tunnel, alors que c'est plutôt de la nature des sous-sols que dépendra la propagation des bruits et des vibrations, et celle-ci n'est pas connue en détail à cette étape du projet.

Je me suis installé à Bois-Colombes il y a plus d'un an maintenant, recherchant le calme et la qualité de vie offerte par ses petites rues et ses maisons particulières. Dans une région saturée de nuisances de tous ordres, il me semble important de préserver ces espaces de << respiration >>.

Je demande donc aujourd'hui que les engagements de lutte contre les nuisances soient respectés. Cela peut passer, il me semble, par une augmentation de la profondeur du tunnel ou par la modification du tracé suivant les principaux axes de circulation en surface. ».

Observation n°9 du registre de Bois-Colombes - M. DEL MASTRO : « Pourquoi le tracé retenu entre les Agnettes et Bois-Colombes ne passe-t-il pas en partie sous l'avenue Charles De Gaulle ce qui agrandirait le rayon de courbe au départ des Agnettes? »

Observation n°15 du registre n°2 de Bois-Colombes - Mme Hélène LAVERGNE : « MISE A L'ECART DES AUTRES TRACES S'APPUYANT SUR LES AXES DE VOIRIES : Il est à noter que le choix du tracé proposé semble avoir été d'éviter les immeubles disposant de parkings souterrains. Ce qu'il est possible de détecter sur les cartes mises à disposition laisse voir que tous ces immeubles semblent soigneusement écartés du trajet retenu. Au prix d'un risque sur l'ensemble du patrimoine pavillonnaire de notre quartier.

L'utilisation de l'axe de la rue des Bourguignons peut encore être envisagée, accompagné de celui de l'avenue Faidherbe. A condition bien sûr, d'utiliser la Gare Lisch.

Dans l'hypothèse où la Société du Grand Paris refuserait de revoir ses tracés, il est indispensable qu'elle prévoit d'enfoncer l'ouvrage plus loin de la surface afin

que les désagréments soient moins importants. Ces choix actuels sont manifestement le résultat d'un souci d'économie de la part de la Société du Grand Paris. »

Observation n°16 du registre n°2 de Bois-Colombes Mme RIOTTE : « Si nous comprenons que le tracé ne peut pas toujours éviter le passage sous des emprises privées lorsqu'il n'y a pas de grands axes de voirie dans sa proximité, nous ne comprenons pas **pourquoi le projet de tracé entre les gares de Bois-Colombes et celle des Agnettes n'exploite pas la proximité de l'avenue Charles de Gaulle qui est une voie très large : nous demandons fermement qu'un tracé qui passe sous cette avenue soit privilégié, même s'il s'avère plus coûteux** : il en va de la conservation des caractéristiques de vie qui font la particularité et tout l'attrait de Bois-Colombes.

En effet, un tracé passant sous l'avenue du Général de Gaulle permettrait clairement de réduire les nuisances vis-à-vis des habitations.

Si ce trajet a réellement été étudié, puis écarté, cela indique que le passage sous les voies publiques n'est pas « LA » priorité. Nous comprenons que les localisations en surface sont définies en premier (gares et puits), et qu'à partir de ces localisations un tracé contraint par des considérations techniques (ex : courbures) est proposé.

Mais, l'écartement de l'option « Général de Gaulle » devrait alors pouvoir être expliquée au regard d'une analyse de plusieurs autres possibilités de localisation du prochain puits de surface. De plus les avantages de cette option (moins de nuisances pour les habitations) ne semblent pas avoir été prise en compte dans le choix du positionnement de la gare ».

Courriel 225 - M. ALBIACH (rattaché au collectif ligne 15 Ouest): « Il est étonnant qu'un tracé pour relier la gare de Bécon à la gare de Bois-Colombes passant par la rue Faidherbe, à double sens et donc beaucoup plus large n'ait pas été envisagé, évitant par la même occasion de passer sous des propriétés privées. L'aération actuellement préconisée sur le parking de la piscine de Bois-Colombes pourrait se faire en contre-bas au niveau des voies SNCF actuelles provenant de Saint-Lazare. »

Demande concernant la profondeur du tracé de voie:

Courriel 87 - M. COUILLAUD : « La pente importante entre les stations La Boule et le Mont-Valérien ne peut-elle pas être moins forte si le niveau des voies au Mont-Valérien est à -29m (au lieu de -24m); alors que le niveau prévu à La Boule est à -29m. »

Observation n°3 du registre de St-Cloud M. ou Mme ALLE : « Prévoir l'extension de la ligne de métro 10 jusqu'à la gare de St Cloud. Le tracé doit être suffisamment profond vers le pont des Gâte-Ceps pour éviter les nuisances aux environs (Allée Florent SCHMIDT). Prévoir un accès à la gare du Transilien au-dessus de la voie ferrée. »

Observation n°1 du registre de Courbevoie - M. PONTÉREAU : « Questions posées en réunion préalable et en attente de réponses concernant: l'étude du creusement de la ligne E (EOLE) sous notre résidence (parking 3 étages en sous-sol) la profondeur des fondations n'est documenté sur aucun schéma du maître d'ouvrage.

A quelle profondeur passera la ligne 15 place Charras ? Quelles nuisances sont à prévoir?

Nous souhaitons que la ligne E et la ligne 15 soient creusées plus en profondeur au niveau de la place Charras. »

Observation n°4 du registre de Courbevoie - ANONYME : « Résident au 2 avenue du parc à Courbevoie, je vais être à la croisée des 2 tunnels EOLE et du métro Grand Paris. Merci de nous communiquer le détail du croisement entre les 2 tunnels dans le boulevard Gambetta et la place Charras. Quelles profondeurs pour chacun des 2 tunnels?

Où se fait précisément le croisement?»

Courriel 200 - M. ou Mme GARRIGUES : « Je vous demande donc instamment :

- que le tracé de la ligne sur les communes d'Asnières-sur-Seine et de Bois-Colombes soit conforme à la recommandation de la SGP de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » (rue des Bourguignons ou rue Robert Dupont ou avenue Charles de Gaulle) ; à cette fin, une possibilité serait d'abandonner le projet (très coûteux) d'une gare à Bois-Colombes pour privilégier un tracé plus direct entre Les Agnettes et Bécon-Les-Bruyères ;

- que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur, à l'identique de la Ligne 15 Sud ;

- que la profondeur du tracé soit augmentée d'au moins 10 mètres afin de prévenir tout risque d'impact sonore et vibratoire en surface ; »

Observations particulières sur le tracé en plan, Suggestions et Propositions de tracés alternatifs :

Observation n°11 du registre de Saint Cloud - M. et Mme DESFOSSÉS : « Le tracé prévu semble passer à la verticale de la rue du Mont Valérien et de la rue Armengaud. De nombreux immeubles et maisons de ces deux rues sont à proximité immédiate de la voie ferrée qui dessert la gare St LAZARE. C'est l'une des voies ferrées les plus fréquentées de France. Si la voie ferrée existe depuis plus d'un siècle, la fréquence du trafic a énormément augmentée au cours de ces dernières années. Ceci se traduit par une fragilisation de la colline. Dans ces conditions, le tracé prévu actuellement est porteur d'un risque fort de fragilisation accrue de la colline. Creuser un tunnel, à la verticale de la rupture de pente, entre le plateau de Saint Cloud et la tranchée de la voie ferrée, et plus généralement de la pente de la colline, signifie qu'on s'expose au risque de provoquer un glissement d'une des couches géologiques alors qu'un tracé décalé de quelques dizaines de mètres pour passer sous le plateau permettrait de réduire ce risque.

Le risque de glissement de terrain doit être estimé en se référant aux précédents. A cet égard on peut citer ce qu'il s'est passé lors de l'opération de promotion immobilière de la colline de Passy, il y a une vingtaine d'années (1993). Nous demandons par conséquent qu'un tracé alternatif décalé pour passer sous le plateau soit étudié. »

2. Le tracé sur la commune de Suresnes

Courriel 91 - Mme DELAVALLETTE : « J'habite le centre-ville de Suresnes (bas de Suresnes). La ville de Suresnes est très proche de Paris (par le bois de Boulogne) et pourtant si loin.

Nous n'avons aucun transport "rapide" (comme le métro ou le tramway) qui desserve directement Paris.

Le futur "super métro" n'arrangera rien malheureusement car la ligne en projet s'arrêtera à Rueil et non pas à Suresnes malgré une station qui s'appellera "Rueil - Suresnes Mont Valérien". Hors, nous ne serons que très peu de Suresnois à nous y rendre.

C'est beaucoup trop loin et il faut compter au moins 30 minutes de marche à pied pour y aller depuis le bas de Suresnes...c'est une déception pour moi. Pourtant il y aurait d'autres solutions dont certaines réclamées depuis plusieurs années comme le prolongement de la ligne 2 du métro (Porte Dauphine). A noter quand même que cette nouvelle ligne sera une évolution positive pour le département. »

Courriel 93 - M. GOMES : « Suresnes est la seule ville avec contact direct avec Paris et qu'il n'a pas une station de métro. »

« Le Grand Paris a l'objectif d'intégrer le territoire et de diminuer le temps des trajets. Malheureusement, pas pour la ville de Suresnes.

C'est vraiment dommage que le Grand Paris n'a pas comme ambition de desservir les quartiers, comme il fait le métro Parisien avec des arrêts à chaque 500m : il n'aura même pas une station de métro du Grand Paris sur la commune. Actuellement, seulement un « puits de sécurité » est prévu sur le territoire Suresnois.

Ça veut dire que le métro de la ligne 15 Ouest va traverser une parcelle de la ville de Suresnes et il ne va même pas s'arrêter ! (impensable pour un quartier parisien, par exemple !) »

3. Le tracé sur la commune de Rueil-Malmaison

Observation n°18 du registre de Rueil-Malmaison M.VERDOUX : « intéressant projet, quel dommage que l'hôpital Foch ne soit pas sur la ligne 15, il ne sera pas facile de s'y rendre sauf à changer à la Défense »

Courriel 151 - M. LEFAURE : « Au-delà des problèmes techniques que je ne mesure bien sûr pas et financiers aussi, il me semble que si le tracé avait suivie de la Boule jusqu'au croisement de la RN13 et de la D39 vers le théâtre André Malraux, pour ensuite se diriger vers une station situer entre la fouilleuse, le lycée, la cote noire et les Taratres, point qui me semble être une concentration de population demandeur de transport, pour ensuite, passé par Suresnes avec une station sur le haut de Suresnes vers la "cité jardin". »

4. Tracé par Nanterre-la-Garenne Colombes-Colombes

Courriel 220 - Avis de la FNAUT Ile de France : « C- Le tracé par La Défense et Bécon les Bruyères doublonne celui des lignes J, L et U alors que l'abandon du tracé par Nanterre - La Garenne Colombes- Colombes délaisse 100 000 habitants. »

Courriel 42 - M. EVRARD: « Habitant Asnières quartier Les Hauts d'Asnières, je serais plutôt favorable au tronçon entre Nanterre la Folie et St Denis via Colombes, Asnières et Gennevilliers ce qui serait un avantage pour ces quartiers. »

5. Sinuosité du tracé à La Défense:

Courriel 66 - M. MEYER: « D'après les plans actuels, la nouvelle Gare de la Défense de la future LIGNE 15 OUEST se situera sous le centre commercial des 4 temps.

*J'imagine sans peine que les études d'impact ont montré que **cette configuration créera un "coude" sur la ligne ce qui se traduira par un surcoût au niveau de la création et de la maintenance de la ligne** rallongera et compliquera le trajet des utilisateurs puisqu'il me semble que la grande majorité de ces derniers ne seront pas en transit et auront pour destinations finales des bureaux dans le quartier de la défense et non le centre commercial. A-t-il été envisagé d'implanter cette gare au niveau de la tour Areva ou derrière le CNIT, voire plus encore dans Courbevoie. »*

Courriel 97 - M. MEYER: « Lors de la réunion publique du 14 octobre 2015, à la

question : "pourquoi la gare de la défense de la future ligne 15 se situe sous le centre commercial des 4 temps alors que de toute évidence cela implique un trajet tortueux propice à des problèmes et à une baisse des performances?" il a été répondu de l'existence d'une cavité créée pour la ligne 1 du métro à cet endroit et donc la promesse de réalisation d'économie et ceux même si cela implique un trajet tortueux.

Je me demande pourquoi cette cavité n'a pas été mise à profit par le RER Eole étant donnée 1) l'antériorité de ce projet et 2) un trajet plus adapté à l'utilisation de cette gare.

Pourquoi ce qui vaut pour la ligne 15 ne vaut pas pour le RER EOLE? N'est-il pas toujours temps d'intervertir les 2 gares? »

6. Utilisation de la Gare LISCH et Passage du tracé par la rue Faidherbe et rue de Bourguignons

Courriel 234 - M. ALBIACH : « Il a été question à un moment donné d'utiliser la vieille gare LISCH d'Asnières comme gare de desserte pour le tronçon Bécon Les Bruyères-Bois-Colombes/limite Asnières.

Ceci permettrait de SAUVER CETTE GARE LISCH, à laquelle les asniérois et bois-colombiens sont attachés et de réduire la nuisance sonore d'une nouvelle gare au milieu d'habitations, cette gare de Lisch étant plus éloignée des habitations. Le "Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement" (PPBE) en serait d'autant plus respecté.

L'utilisation de l'axe de la Faidherbe et de la rue des Bourguignons serait rendue possible, évitant de nombreux passages actuellement prévus sous des habitations à Bois-Colombes. »

7. Tronçon gare de Bois-Colombes à gare des Agnettes

Courriel 197 - ANONYMES Se rattachent à la pétition du collectif ligne 15 Ouest et complètent : « Nous vous adressons donc ci-après, 2 propositions d'adaptation du projet de la LIGNE 15 OUEST, pour le tronçon de Bois-Colombes (gare des Agnettes à gare de Bois-Colombes).

Le résumé non-technique des propositions est le suivant :

Compte-tenu :

- de **la profondeur envisagée sur le tracé** entre les gares des Agnettes et de Bois-Colombes,
- du cheminement du tracé prévu à l'aplomb des bâtis existants organisés **en un tissu parcellaire calme**
- de la conclusion **d'une étude acoustique et vibratoire** menée pour un projet similaire de profondeur équivalente,

Il faudrait adapter le projet soit par son tracé soit par sa profondeur pour éviter les nuisances d'exploitation qui sont prévus sur un rythme de 7 à 14 secondes toutes les 2 minutes

I - Première proposition : modifier le tracé

Avant la publication du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique le projet nous a été présenté sous la forme d'un tracé de 100 mètres de large qui n'était pas suffisamment précis pour en déduire une lecture au niveau parcellaire.

Sur le site web de la SGP figurait, tel que repris sur l'étude d'impact pièce G2 § 1.3.2 contraintes de tracé : « Ainsi, la définition du tracé retenu pour la réalisation du tronçon Pont de Sèvres -Saint-Denis Pleyel de la ligne 15 résulte d'une recherche approfondie de compromis entre les principes de base de conception du tracé cités au paragraphe précédent et les contraintes suivantes :

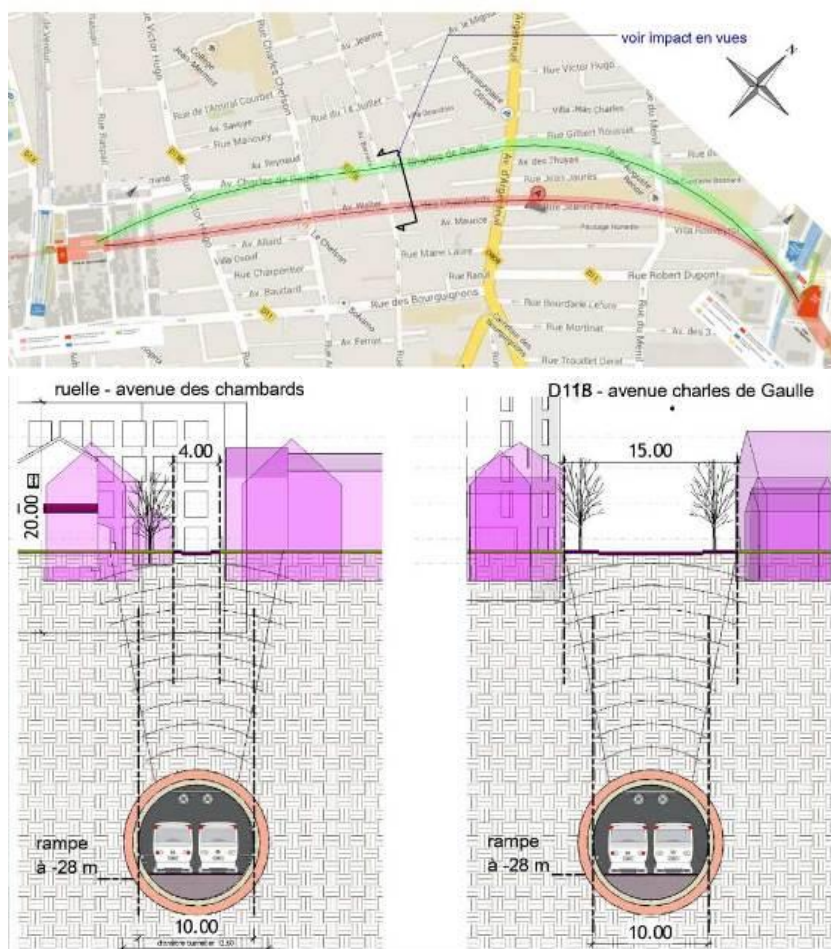
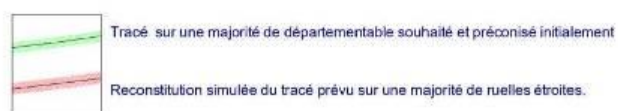
- La volonté de privilégier le passage du tunnel sous les emprises publiques et en particulier sous les voiries, afin de minimiser autant que possible les interfaces avec le bâti existant et de limiter les acquisitions foncières en tréfonds auprès de propriétaires privés.-.... »

En phase de projet préliminaire à la publication du dossier de l'enquête publique, la publication des projets de gares des Agnettes et de Bois-Colombes nous a permis de déduire un passage sous l'avenue des Chambards, ruelle de moins de 4 m de large. L'« avenue », bien que portant le même attribut que la voie des Champs Elysée n'est en fait qu'une ruelle.

Elle est parallèle à l'avenue Charles de Gaulle soit la départementale D11B, de 50 mètres au Nord, et à la rue des Bourguignons soit la départementale D11, 120 mètres au Sud.

Aurait-il eu confusion, a-t-on pris la ruelle pour une véritable avenue ? Pourquoi majorer les risques de nuisance en privilégiant une voie de moins de 4 m de large, située en zone calme contre une départementale en classement acoustique niveau « 4 » sur le plan local d'urbanisme de la ville de Bois-Colombes ?

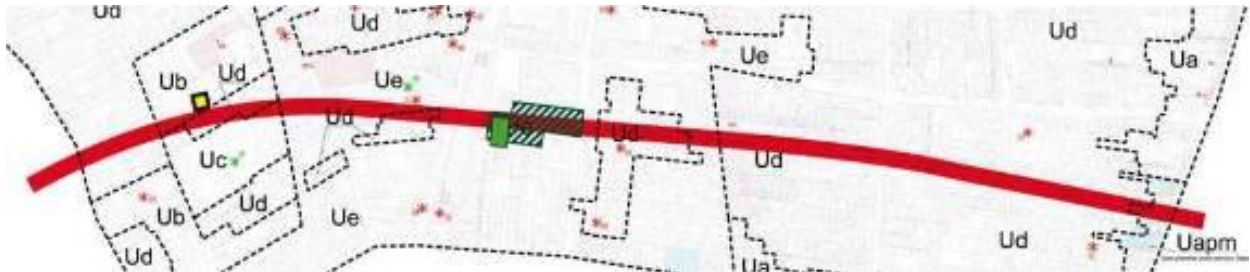
Le collectif BC ligne 15 se formant, a porté sa réflexion sur le tracé et permis de produire un schéma suivant l'avenue Charles de Gaulle comme tel :



II - Deuxième proposition : descendre 10 m supplémentaires

La publication de l'enquête publique révèle un tracé plus précis, qui est décelable au niveau parcellaire.

Il est alors clair que, à Bois Colombes, le tracé traverse les parcelles d'habitation plutôt que de suivre des voies publiques en surface



Situés sur le passage du tunnel (av des Chambards) ils envisagent des travaux pour leur maison:

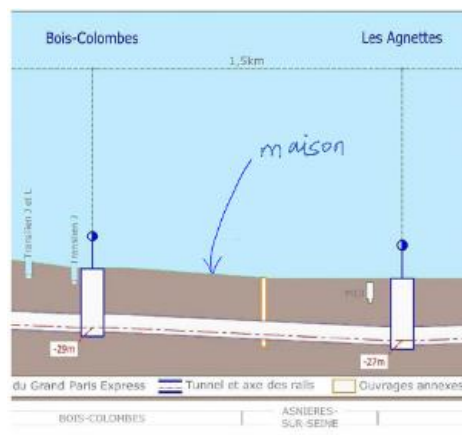
« Par le dépôt de déclaration préalable nous, prévoyions d'installer des panneaux photovoltaïques et un système de géothermie. Devons-nous abandonner une ressource naturelle, la chaleur du sous-sol ? A quel prix ? Avant d'investir dans de gros travaux, la question essentielle est celle des nuisances : Les nuisances sonores et vibratoires induites par un métro souterrain passant de 7 à 14 secondes toutes les 2 minutes sous notre habitation sont-elles inévitables ? Notre maison sera-t-elle dévalorisée ?

Notre première idée a été de nous rendre dans une habitation similaire. Mais après recherche sur les extensions de réseau de la RATP, aucun cas de maison d'habitation avec un projet ferroviaire réalisé, construit par tunnelier et passant dessous n'a été trouvé...

La SGP nous inclut donc dans la réalisation d'une grande première, une prouesse technologique.

Nous nous sommes donc tournés vers l'étude d'impact. A sa lecture, pièce G2, le métro passerait à -28 mètres de profondeur depuis la surface, ce qui selon la même étude classerait le passage du tronçon entre la gare des Agnettes et la gare de Bois-Colombes, sur la zone de Bois Colombes, dans une zone non impactée : voir p 338 de la même étude.

Page 41 : PROFONDEUR DU TUNNEL



Hors, par déduction et corrélation avec une étude acoustique et vibratoire pour le projet du grand Charles de Gaulle Express :

1 - En déduisant la hauteur du tunnel et la profondeur des sous-sols, il n'y a plus que 17 à 18 mètres qui séparent les habitations des vibrations.

En effet, la majorité des maisons de Bois-Colombes sont construites entre 1900 et 1930 sur un niveau sous-sol descendant à moins 2 - 3 mètres par rapport au niveau du terrain naturel. Ce niveau constitue en général un niveau de fondation.

2 - Pour les experts « D2S international » qui ont réalisé « l'étude d'impact acoustique et vibratoire en juin 2002 » sur le projet du « Grand Charles de Gaulle Express », les fondations de maisons individuelles présentent « un couplage parfait avec 0 DB d'atténuation » en d'autre terme, les vibrations du sol sont directe. Voir p 87 § 5.5 couplage sol-fondation de cette étude (contrat commande n° 2001/036, projet B483/R08 en date du 14.06.02 client CDG express 40, rue d'Alsace F 75-475 Paris Cedex 10, téléchargeable aujourd'hui sur http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-cdg-express/docs/pdf/etudes/etude_33/rapport_etude_33.pdf

3 - « l'étude d'impact acoustique et vibratoire en juin 2002 » sur le projet du « Grand Charles de Gaulle Express », étudie l'impact acoustique d'un réseau sur rail prévu fabriqué par la technique du tunnelier avec le niveau du haut du tunnel entre 15 et 20 m de profondeur ce qui correspond à la profondeur envisagée sur le tronçon de Bois . La nature des sous-sols ne serait pas foncièrement différent (sables, calcaire grossier, marnes calcaires....) donc les paramètres d'affaiblissement acoustiques et vibratoires seraient sensiblement semblables

Dans ce rapport, dont le projet est un tunnelier semblable au notre et qui passerait entre 15 et 20m entre le niveau du haut du tunnel et le sol naturel, comme chez nous, la conclusion est qu'il faut descendre de 10 m de plus pour éviter le dépassement des nuisances sonores et vibratoires acceptables. p 7/11 du résumé non technique du « l'étude d'impact acoustique et vibratoire en juin 2002 ».

Un premier tracé a été étudié, dans lequel le sommet du tunnel se situe, en section courante, à une profondeur allant de 15 à 20 m sous la surface du sol.

Nous pouvons donc en déduire que nous ne sommes pas à l'abri de percevoir entre 7 et 14 secondes toutes les 2 minutes, les vibrations et/ou bruit du métro en exploitation de la ligne 15 Ouest sur le tronçon de Bois-Colombes, car la profondeur présentée ne serait pas suffisante.

Il faudrait donc soit abaisser de 10 mètres le tronçon de Bois Colombes, soit le faire passer par des axes départementaux dont les largeurs sont nettement supérieures aux voies et ruelles du tissu parcellaire calme de Bois-Colombes.

Nous avons également consulté le Groupe A «Qualité du service dans le réseau» La démarche de la SGP pour la maîtrise des vibrations en phase d'exploitation 28 mai 2014/ Assemblée Nationale dont les dispositions seraient adoptées pour le tronçon Sud. L'engagement sur la mise en place de procédé d'atténuation des vibrations au fur et à mesure de l'avancement du chantier et des tests entrepris in situ, n'empêchera pas une émergence sonore et ou vibratile du métro, car la réglementation actuelle le permet.

Dans notre zone le bruit de fond ambiant actuel nocturne est sans doute plus calme que la référence mentionnée dans la réglementation du Code de la Santé Publique.

Il n'y pas d'engagement sur une exploitation du métro sans émergence acoustique et/ou vibratoire dans sa construction, à prendre en compte au marché travaux sur le chemin du tracé. Alors, doit-on envisager de devoir s'habituer à une nuisance d'émergence de métro de plus de 3, 4, 5, 6 dBA ou plus encore et de perception de vibration supérieure à 66 db (soit 0.1 mm/s) ?

Les habitations situées à même le tracé passeraient-elles d'une catégorie d'impact nul à celle d'impactées faible à moyennement ? C'est-à-dire de nul à perceptible et dérangeant ? Nous demandons le rajout d'un volet acoustique et vibratile au référent préventif. »

« Autres » observations :

Observation n° 26 de la réunion publique du 14 octobre à Bois-Colombes M.PONS:
« habitant d'Asnières, demande quand le tracé définitif sera déterminé ? »

Courriel 87 - M. COUILLAUD : *« A quelle date un plan précis du tracé du tunnel, des gares et des puits d'accès (vue aérienne échelle 1cm/100m par exemple) entre Saint-Cloud et Nanterre La Folie sera disponible ? »*

ANONYME (Courriel 98) : *« Le tracé de la ligne 15 passe par l'Avenue Joliot Curie et donc devant la mairie de Nanterre.*

N'est-il pas possible de prévoir également un arrêt à l'hôtel de ville (côté Joliot Curie)? Est-il également possible de prévoir un prolongement de la ligne 1 vers Nanterre qui passerait par le même tunnel et éviterait ainsi d'autres frais ? »

Présence de ruisseaux et de puits ou à proximité du tracé bien que ce sujet soit sujet repris dans le thème 9 « impacts paysagers et environnementaux des ouvrages de la ligne » il est noté pour mémoire ici:

Courriel n°225 - M. ALBIACH (rattaché au collectif ligne 15 Ouest) : *« Vous n'êtes pas sans savoir que la présence de puits et donc de sources d'eau à Bois-Colombes rend les sols particulièrement meubles. L'existence d'une SOURCE D'EAU SUR LES TERRAINS DU 30 AU 36 RUE PIERRE JOIGNEAUX, confirmée par la présence de 2 puits rend ces sols instables »*

Observation n°16 du registre n°2 de Bois-Colombes Mme RIOTTE: *« En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront inévitablement un impact sur les fondations des habitations. »*

Observation n° 15 du registre n°2 de Bois-Colombes - Mme Hélène LAVERGNE:

« QUALITE DU SOUS-SOL (EAUX SOUTERRAINES) ET EFFETS SUR LE BATI ANCIEN ET LA VEGETATION (ARBRES ANCIENS DE GRANDE HAUTEUR) :

Des habitants d'autres quartiers de Bois-Colombes ont fait remarquer que notre sous-sol, sablonneux, était très humide, traversé par des ruisseaux souterrains nombreux et une nappe souterraine proche de la surface.

A notre connaissance, deux maisons du quartier ont encore trace de puits (voir photo jointe). Pour réaliser l'ouvrage d'art du tunnel, un assèchement sera impératif nous a-t-il été dit. L'impact sur les fondations des maisons ne semble pas avoir été à l'ordre du jour... Or il semble que les fondations des maisons anciennes bougent lorsque la qualité du sol qui les soutient est modifiée en profondeur. Sans parler de la végétation, et notamment des arbres anciens qui peuvent pâtir de l'assèchement du sol comme de la taille brutale de leur système racinaire (rappel : la profondeur de ce dernier est généralement égale à la hauteur de l'arbre visible, sauf pour les conifères). »

Existence d'un puits au 38 rue Pierre Joigneaux à Bois-Colombes



Un autre puits a été fermé au en 2011 au 30 rue Pierre Joigneaux.

1.2.2.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique

4.2. Le tracé et les gares



4.2.1. Le tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel au sein du réseau

La Ligne 15 sera réalisée par étapes, la première étant le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs, à l'horizon 2022. Ce tronçon du réseau de transport public du Grand Paris (ligne rouge) parcourt 33 kilomètres et dessert 16 gares, dont les gares de Pont de Sèvres et de Noisy-Champs situées à ses extrémités.

La ligne 15 sera prolongée et ce prolongement se composera de quatre sections distinctes : - A l'Ouest, à l'horizon 2025, un prolongement d'environ 10 kilomètres s'étendra de la gare de Pont de Sèvres à la gare de Nanterre la Folie et permettra d'ajouter quatre gares à la ligne 15. La gare de Nanterre La Folie offrira une correspondance avec le RER E et permettra aux voyageurs de rejoindre La Défense et le centre de Paris de manière efficace, venant ainsi compléter les correspondances existantes. Ce prolongement constitue la première partie de l'opération objet du présent dossier d'enquête publique.

- Au nord-Ouest, à l'horizon 2027, un prolongement d'environ 10 kilomètres reliera la gare de Nanterre La Folie à celle de Saint-Denis Pleyel et ajoutera cinq gares à la ligne 15. Cette section, seconde partie de l'opération faisant l'objet du présent dossier d'enquête publique, connectera les tronçons déjà mis en service à cette date.

- Au nord-est, le réseau complémentaire structurant complètera, à l'horizon 2025, la ligne 15 avec un nouveau tronçon de 14 kilomètres et comportant neuf gares, qui sera créé entre Saint-Denis Pleyel et Rosny – Bois Perrier. Ce tronçon sera en correspondance à Saint-Denis Pleyel avec les lignes 14, 16 et 17, et à Rosny Bois-Perrier avec la ligne 11 prolongée. Entre 2025 et 2027, il sera exploité de manière indépendante de la ligne 15 en service entre Pont de Sèvres et Nanterre La Folie.

- A l'horizon 2030, la dernière partie du réseau complémentaire structurant intégré à la ligne 15 (environ 8 kilomètres et deux gares supplémentaires) sera mise en service entre Rosny –Bois Perrier et Champigny Centre, finalisant ainsi une rocade de métro automatique longue d'environ 75 km et comportant 36 gares.

Nota : les longueurs des tronçons mentionnés s'entendent en termes d'exploitation commerciale.

4.2.2. Tracé

Le tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel du réseau de transport public du Grand Paris (ligne rouge / ligne 15) dessert 9 gares nouvelles sur un linéaire de 20,3 kilomètres. Il traverse douze communes en souterrain, minimisant ainsi l'impact sur les territoires traversés.

La profondeur des gares sur ce tronçon est importante (entre 23 et 37 mètres de profondeur des quais), principalement à cause de la topographie et du type de secteur traversé, le milieu urbain dense de la proche couronne. Cette conception permet de limiter les impacts du tunnel sur le bâti en surface. Par ailleurs, plusieurs ouvrages et réseaux souterrains existants (tunnels du RER et du métro, réseau du SIAAP12...) contraignent le passage du tunnel et imposent une profondeur plus importante pour éviter les interférences.

4.2.2.1 Pont de Sèvres – Ile de Monsieur

La gare de Pont de Sèvres ainsi que son arrière-gare jusqu'à l'Île de Monsieur sont réalisées dans le cadre du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs (ligne 15 Sud).

L'objectif de mise en service de ce tronçon est fixé à l'horizon 2022, soit trois ans avant le tronçon Pont de Sèvres – Nanterre La Folie (première phase du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel). Les installations d'arrière-gare de Pont de Sèvres sont conçues pour assurer le fonctionnement de la gare Grand Paris Express de Pont de Sèvres en tant que terminus provisoire de la ligne 15 Sud, en particulier pour permettre le départ des trains en sens inverse.

Par ailleurs, l'ouvrage annexe de l'Ile de Monsieur doit servir de puits de départ de tunnelier pour la réalisation de la ligne 15 Sud.

4.2.2.2 Ile de Monsieur – Saint-Cloud

L'ouvrage annexe de l'Ile de Monsieur, également puits de tunnelier en phase chantier pour la réalisation de la ligne 15 Ouest, correspond à l'extrémité sud du projet. A partir de ce point, le tracé se prolonge dans l'axe de l'arrière gare de la ligne 15 Sud en s'approfondissant légèrement. Il franchit la RD7 à Sèvres avant d'entrer dans le sous-sol du territoire de la commune de Saint-Cloud. Le tracé passe alors sous le domaine national de Saint-Cloud et remonte en effectuant une large courbe vers le nord, qui permet d'éviter les fondations du tunnel nord de l'autoroute A13 tout en optimisant l'implantation des ouvrages annexes associés au tracé entre l'Ile de Monsieur et la gare de Saint-Cloud. Le tracé passe sous une zone pavillonnaire pour rejoindre ensuite la gare de Saint-Cloud.

4.2.2.3 Saint-Cloud – Rueil - Suresnes « Mont Valérien »

Depuis la gare Grand Paris Express de Saint-Cloud, le tracé passe sous la gare ferroviaire existante, puis s'écarte vers l'Ouest afin de limiter les interfaces du projet avec le faisceau de voies des lignes Transilien L et U. Il franchit une zone pavillonnaire, puis rejoint l'axe de la rue du Mont-Valérien en s'approfondissant jusqu'à atteindre un point bas.

Le tracé se poursuit sous la rue du Mont-Valérien en remontant vers le nord puis traverse le territoire de la commune de Suresnes et arrive sur celui de Rueil-Malmaison, où il atteint le point culminant du tronçon à la gare Rueil - Suresnes « Mont Valérien ». Sur cette portion, le tracé effectue une série de courbes de grands rayons sous un tissu urbain majoritairement pavillonnaire.

En phase de réalisation, la gare Rueil - Suresnes « Mont Valérien » pourra servir de puits de sortie pour un ou deux tunneliers, en fonction des principes d'organisation des tunneliers qui seront retenus pour les travaux.

4.2.2.4 Rueil - Suresnes « Mont Valérien » – Nanterre La Boule

A la sortie de la gare Rueil - Suresnes « Mont-Valérien », le tracé est fortement contraint par la topographie du site puisqu'il quitte le plateau du Mont Valérien, et franchit un dénivelé de près de 60 mètres jusqu'à Nanterre La Boule. Il présente donc une pente importante, de manière à toujours maintenir une hauteur de terrain suffisante au-dessus de l'ouvrage du tunnel.

4.2.2.5 Nanterre La Boule – Nanterre La Folie

Le tracé se poursuit de manière rectiligne en s'enfonçant légèrement sous l'avenue Frédéric et Irène Joliot-Curie sur environ un kilomètre, jusqu'à atteindre un point bas.

Le tunnel suit l'avenue Joliot-Curie avant de rejoindre les actuelles voies ferrées de la gare de triage de la Folie par une grande courbe. Cette dernière est particulièrement contrainte par le franchissement d'infrastructures majeures (tunnel de l'A14, tunnels des deux branches du RER A) et par des fondations profondes d'immeubles. Ces contraintes imposent une déclivité exceptionnelle au tracé à l'approche de la gare de Nanterre La Folie. En conséquence, la vitesse du matériel roulant sera limitée à 80 km/h sur cette section.

4.2.2.6 Nanterre La Folie – La Défense

Compte-tenu du phasage du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel, dont la première portion reliant Pont de Sèvres à Nanterre La Folie a pour horizon de mise en service 2025, soit deux ans avant l'horizon prévisionnel de mise en service du tronçon complet, la gare Grand Paris Express de Nanterre La Folie est conçue pour fonctionner en terminus provisoire de la ligne 15. En conséquence, son arrière-gare doit accueillir des positions de retournement et de remisage des trains. Cette arrière-gare a également été conçue pour permettre de créer à terme une voie d'évitement destinée au stockage d'un long train de maintenance des infrastructures, de manière à réduire les temps d'acheminement du matériel pour assurer les opérations de maintenance sur la ligne 15 Ouest. Ces fonctionnalités sont accueillies dans un ouvrage spécifique.

L'emprise d'arrière-gare de Nanterre La Folie comprend également deux puits de tunnelier, utilisés respectivement dans le cadre de la réalisation de la première phase et de la deuxième phase du tronçon.

Après la gare de Nanterre La Folie, le tracé se poursuit parallèlement au faisceau ferroviaire existant, puis présente une première courbe serrée vers le sud pour éviter les installations existantes du site d'ENERTHERM, concessionnaire du Syndicat Mixte de Chauffage Urbain de La Défense (SICUDEF) pour la production et la distribution de chaleur et d'eau glacée à La Défense et à Puteaux.

Le tracé est également contraint par le positionnement du puits de sortie du tunnelier réalisant la portion de tunnel comprise entre Gennevilliers et Nanterre La Folie. Celui-ci est situé en extrémité est de l'arrière-gare, dans une zone contrainte par les projets environnants (ENERTHERM, EPADESA, EOLE).

Le tunnel s'approfondit ensuite d'une dizaine de mètres, ce qui lui permet de passer sous la trémie de sortie du tunnel du projet du RER E à l'Ouest (projet EOLE). Il passe en alignement droit sous le cimetière de Neuilly, puis se poursuit sous la commune de Puteaux et franchit à nouveau les

infrastructures de l'autoroute A14 et du RER A, ainsi que celles de la ligne 1 du métro.

Le tracé effectue alors une contre-courbe vers l'est afin de venir se positionner parallèlement aux autres lignes de transport de la Défense, tout en évitant les fondations de la Grande Arche et des principaux immeubles de grande hauteur du quartier.

Le tracé rejoint la gare Grand Paris Express de La Défense, qui se situe sous le parking du centre commercial Les Quatre Temps, au sud de l'esplanade de La Défense, et réutilise d'anciennes réservations initialement prévues pour accueillir la station terminus de la ligne 1.

4.2.2.7 La Défense – Bécon-les-Bruyères

Après la gare de La Défense, le tunnel s'oriente vers le nord en s'approfondissant afin de passer sous les fondations des immeubles de grande hauteur de La Défense, existants et en projet, ainsi que sous les tunnels du RER A et de la ligne 1 du métro. Ces infrastructures contraignant particulièrement la géométrie du tunnel sur cette section, la vitesse du matériel roulant y sera limitée à 70 km/h.

Après cette courbe, le tunnel s'inscrit sur le territoire de la commune de Courbevoie, sous l'avenue Gambetta, où il est parallèle au tunnel du prolongement du RER E à l'Ouest (projet EOLE), avant de se rapprocher de la surface pour passer au-dessus de ce dernier.

L'ouvrage annexe situé à ce niveau est commun à la ligne 15 et au projet de prolongement du RER E ; il sera réalisé dans le cadre de ce dernier, compte tenu de son horizon de mise en service (2020). Cette mutualisation des infrastructures permet d'optimiser les coûts de réalisation du projet et de minimiser l'impact sur les espaces publics concernés.

Après avoir atteint un point haut, le tunnel s'enfonce de nouveau pour passer sous la place Charras puis sous un ensemble d'immeubles, avant de rejoindre le boulevard de la Paix.

Le tracé quitte cet axe et s'incurve vers le nord sur les 500 derniers mètres, toujours en s'approfondissant pour passer sous le réseau du SIAAP. Il franchit la RD12 et les voies du Transilien L avant de rejoindre la gare de Bécon-les-Bruyères.

4.2.2.8 Bécon-les-Bruyères – Bois-Colombes

En sortant de la gare de Bécon-les-Bruyères, le tracé se prolonge vers le nord et franchit le territoire de la commune d'Asnières-sur-Seine avant de passer sur celui de la commune de Bois-Colombes. Sur ce linéaire, il passe sous une zone de bâti de faible à moyenne hauteur avec une déclivité constante, puis franchit les voies ferrées du Transilien J avant d'atteindre la gare de Bois-Colombes, située sous la place de la Résistance.

4.2.2.1 La Défense – Bécon-les-Bruyères

Après la gare de La Défense, le tunnel s'oriente vers le nord en s'approfondissant afin de passer sous les fondations des immeubles de grande hauteur de La Défense, existants et en projet, ainsi que sous les tunnels du RER A, de l'A14 et de la ligne 1 du métro. Ces infrastructures contraignant particulièrement la géométrie du tunnel sur cette section, la vitesse du matériel roulant y sera limitée à 70 km/h. Après cette courbe, le tunnel s'inscrit sur le territoire de la commune de

4.2.2.2 Bécon-les-Bruyères – Bois-Colombes

En sortant de la gare de Bécon-les-Bruyères, le tracé se prolonge vers le nord et franchit le territoire de la commune d'Asnières-sur-Seine avant de passer sur celui de la commune de Bois-Colombes. Sur ce linéaire, il passe sous une zone de bâti de faible à moyenne hauteur avec une déclivité constante, puis franchit les voies ferrées du Transilien J avant d'atteindre la gare de Bois-Colombes, située sous la place de la Résistance.

4.2.2.3 Bois-Colombes – Les Agnettes

Après la gare de Bois-Colombes, le tracé se poursuit de manière rectiligne sous une zone de bâti de faible à moyenne hauteur, avec une déclivité constante. Il passe sous la commune d'Asnières-sur-Seine, puis s'incurve vers l'est pour rejoindre la gare des Agnettes, située sur la commune de Gennevilliers, après être passé sous le tunnel de la ligne 13 du métro. Les parois moulées de ce dernier conditionnent la profondeur de passage du tunnel du Grand Paris Express, et donc la profondeur de la gare. En effet, afin d'éviter les impacts sur l'infrastructure existante de la ligne 13, le tunnel du Grand Paris Express doit se situer à une profondeur importante.

4.2.2.4 Les Agnettes – Les Grésillons

Le tracé continue vers l'est en remontant selon une pente constante. Il décrit des courbes de grands rayons en passant sous un quartier d'habitation, puis sous la voirie, avant de franchir la RD 109. Le tracé s'inscrit ensuite sous la ZAC Chandon-République et se prolonge sous des immeubles récents, avant de passer sous la tranchée de la RN315. Le tracé se poursuit dans une zone mixte faite de bâti industriel et de pavillons anciens, avant de rejoindre la gare des Grésillons.

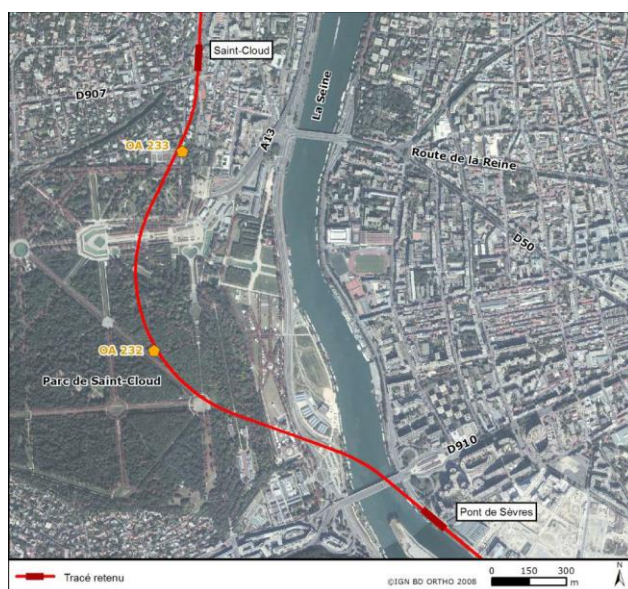
4.2.2.5 Les Grésillons – Ouvrage annexe commun aux lignes 15 et 16/17

Depuis la gare des Grésillons, le tracé est quasiment rectiligne et franchit les voies du RER C, les terrains de la ZAC PSA et le site des Caboeufs, qui accueille le puits d'entrée de tunnelier permettant l'évacuation des déblais par la Seine. Le tracé s'approfondit progressivement depuis la gare afin de traverser un premier bras de la Seine et passer sous l'île Saint-Denis, où il atteint un point bas. Il remonte ensuite en franchissant le deuxième bras de la Seine et passe sur le territoire de la commune de Saint-Ouen sous une zone industrielle. Il atteint le boulevard Finot et l'ouvrage annexe commun aux lignes 15 et 16/17, qui est également un puits de sortie de tunneliers. Les infrastructures de cet ouvrage annexe, dit « OA 330 », sont réalisées dans le cadre des travaux des lignes 16 / 17 Sud / 14 Nord du Grand Paris Express.

En ce qui concerne l'optimisation du tracé sous le domaine national de Saint-Cloud et au niveau de la gare de la Défense dans la pièce D Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants/ Chapitre D2 page 18 et 27 il est écrit :

Optimisation du tracé sous le domaine national de Saint-Cloud : Au cours des études préliminaires puis des études approfondies menées en 2013 et en 2014, le tracé du tunnel entre l'ouvrage de l'Île de Monsieur et la gare de Saint-Cloud a été affiné.

Parmi les changements, un décalage vers l'Ouest de l'implantation a permis de s'éloigner des fondations profondes des tunnels de l'autoroute A13. Par ailleurs, l'étude des impacts potentiels sur le domaine de Saint-Cloud a conduit à modifier les positions des ouvrages annexes, afin d'atténuer les conséquences des travaux sur le domaine (le tracé retenu apparaît en rouge sur la carte ci-contre). Toutefois, les réflexions conjointes avec le gestionnaire du domaine de Saint-Cloud se poursuivent pour ajuster l'insertion et la configuration des deux ouvrages concernés (« OA 232 » et « OA 233 »), en lien avec le tracé du tunnel, en vue de réduire autant que possible les contraintes liées à la position des émergences au sein du parc ainsi qu'à la phase de réalisation (problématiques d'accessibilité aux chantiers et d'évacuation des déblais). La faisabilité d'une solution technique de réalisation de ces deux ouvrages en galerie, pouvant permettre d'en déporter les émergences par rapport au tracé du tunnel, est notamment examinée, compte tenu des enjeux environnementaux et des enjeux d'usage du site.

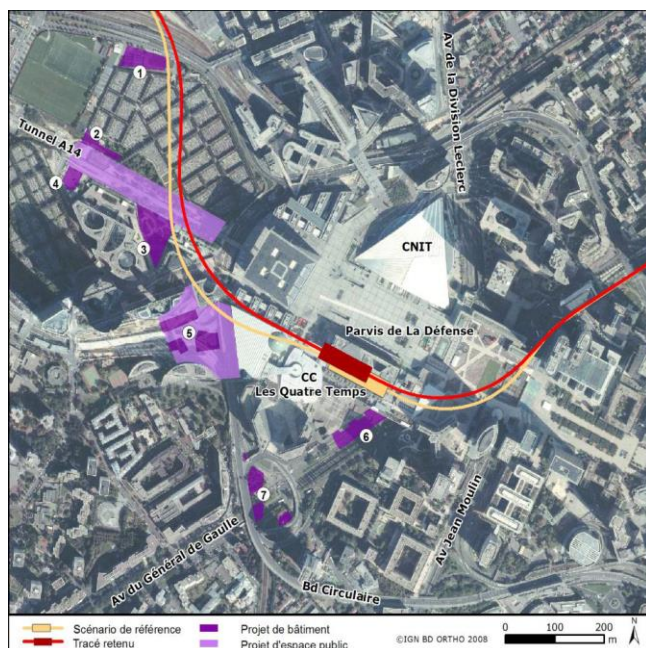


A cet effet, le plan général des travaux présenté à l'enquête publique (pièce E du présent dossier d'enquête) comprend un élargissement de la zone d'intervention potentielle du projet entre l'Île de Monsieur et la gare de Saint-Cloud, de manière à préserver les possibilités d'optimisation ultérieure de l'insertion du tracé et des ouvrages annexes.

Optimisation du tracé de part et d'autre de la gare de La Défense :

Le tracé du tunnel de part et d'autre de la gare de La Défense a été élaboré en deux étapes. Les études préalables (2011) de la gare de la ligne 15 ont permis le choix de l'emplacement de la boîte de la gare, et c'est ce choix d'emplacement qui a déterminé le tracé du tunnel : en effet, le tracé découle de la présence de très nombreuses contraintes souterraines à La Défense, telles que les fondations des immeubles de grande hauteur ou les nombreuses infrastructures souterraines (tunnels du RER ou de l'autoroute A14). Le tunnel était contraint d'éviter ces obstacles ; la géométrie du tracé qui en découlait ne permettait pas aux trains de circuler à une vitesse optimisée.

Le tracé du tunnel a été affiné au cours des études préliminaires approfondies de 2014, afin de tenir compte des projets d'aménagement portés par l'Etablissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche (EPADESA).



Le tracé optimisé au cours des études préliminaires approfondies (en rouge ci-contre) évite les interfaces avec les sous-sols de ces projets et atténue par ailleurs les courbes du tracé à l'est de La Défense, permettant aux trains de rouler à une vitesse optimisée.

Figure 10 : Plan de présentation de l'optimisation du tracé à La Défense

1.2.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

1. Quelles sont les études complémentaires prévues (géotechniques d'une manière générale et en particulier colline du Mont-Valérien, fondations de bâtis...) et quand leurs résultats seront-ils communiqués à la population ? si oui, par quel biais ?
2. Le calendrier du projet présenté dans l'étude, indique que les études de maîtrise d'œuvre devraient se prolonger jusqu'à fin 2018. Considérant les études complémentaires (géotechniques entre autres) devant être menées, et la prise en compte des apports de la présente enquête publique, une modification ou adaptation du tracé est vraisemblable. Le public en sera-t-il averti ? sous quelle forme ? A quelle date le tracé sera-t-il définitif ?
3. Les études d'exploitation du réseau, les choix concernant l'interopérabilité, les correspondances et les interconnexions, ou toutes modifications prises en compte résultant des apports de l'enquête publique, peuvent-ils encore faire évoluer le tracé ?
4. La Défense :- Dans l'analyse du scénario 2 de la gare de la Défense les critères de « tracé et d'exploitation » sont défavorables (-) en effet la configuration de tracé particulièrement contrainte au niveau de la Défense risque d'induire une usure tant du rail que des roues importante et sans doute un inconfort pour les passagers.
 - Quelles prescriptions spécifiques seront mises en œuvre ?
 - Quel en est le surcoût ?
 - A quelle vitesse sera limité le matériel roulant ?
 - Les voies de livraison du CNIT (et donc son fonctionnement) qui apparaissent un obstacle très fort ne sont pas mentionnées sur les plans ce qui aurait facilité la compréhension du choix.
 - Quels sont les temps de parcours d'accès aux autres lignes de transport du pôle multimodal ?

- Quelle valeur de rayon mini est envisagée à ce stade des études dans cette configuration?
- 5. EOLE/ligne 15 : Au niveau du croisement entre les 2 lignes la différence d'altimétrie paraît forte (environ 10m ?) par rapport à celle entre M1 et RERA, n'est-il pas possible de baisser le niveau de la ligne 15 afin de passer un peu plus en profondeur dans le secteur de la place Charras ?
- 6. La gare des Agnettes : Le rayon de courbure situé à proximité des Agnettes paraît très serré, l'amplification des nuisances sonores et vibrations n'est-elle pas à craindre au niveau du lycée Renoir ?
 - Une courbure plus douce impliquant un autre emplacement de l'OA301 et un passage plus proche des axes principaux n'est-elle pas possible ? (Cette remarque rejoint l'Observation du courriel 197) ?
 - Quel est le rayon de courbure envisagé à ce stade des études ?
 - Quelles incidences sur la maintenance et donc quels surcoûts sont à prévoir ?
 - Quelles contraintes ont amené cette solution à être retenue ?
- 7. Pourquoi la SGP n'a pas opté pour relier le T2 au GPE à Suresnes?

1.2.2.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête

1.2.2.4.1. Réponse générale de la SGP sur le tracé de la ligne 15 Ouest

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 de 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 Ouest vient se connecter aux lignes radiales de transports qui sont situées en proche couronne de Paris, comme cela est expliqué aux chapitres 1 et 2 de la pièce D du dossier d'enquête, qui détaillent les raisons du tracé en rocade.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne note de cette réponse qui rappelle les avantages de ce système de rocade et la quasi-unanimité constatée autour d'un tel tracé.

1.2.2.4.2. Réponse de la SGP aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 - Quelles sont les études complémentaires prévues (géotechniques d'une manière générale et en particulier colline du Mont-Valérien, fondations de bâtis...) et quand leurs résultats seront-ils communiqués à la population ? Si oui, par quel biais ?

Les études complémentaires prévues sont de deux 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, les études de sensibilité des bâtiments situés dans la zone d'influence géotechnique du projet.
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 (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 qui réaliseront 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 au cours du projet.

De plus, plusieurs autorisations réglementaires nécessaires à la réalisation de certains ouvrages de la ligne 15 Ouest imposeront à la SGP de revenir vers la population, comme par exemple les enquêtes publiques relatives à la police de l'eau, aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, ou encore, les enquêtes parcellaires liées à la maîtrise foncière, ou bien lors de la mise en place de servitudes en tréfonds.

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

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de la réponse de la SGP. En particulier, elle note que le public sera régulièrement tenu informé de l'avancement du projet, y compris d'informations à caractère technique via son site internet. Elle attire cependant l'attention de la SGP sur l'importance de diffuser ces informations par d'autres media qu'internet comme des expositions, des réunions d'informations locales ou des articles dans les bulletins d'information municipaux.

Q2 - Le calendrier du projet présenté dans l'étude, indique que les études de maîtrise d'œuvre devraient se prolonger jusqu'à fin 2018. Considérant les études complémentaires (géotechniques entre autres) devant être menées, et la prise en compte des apports de la présente enquête publique, une modification ou adaptation du tracé est envisageable. Le public en sera-t-il averti ? Sous quelle forme ? A quelle date le tracé sera-t-il définitif ?

En section courante, la zone d'intervention potentielle du projet 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 situés dans le fuseau, et de relevés topographiques complémentaires. Ceci 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 été définie par la SGP afin de constituer une marge suffisante pour que le tracé du tunnel définitif ne sorte pas de ce fuseau. La SGP n'a pas prévu de s'écarter de ce fuseau, sauf cas exceptionnel pour améliorer le tracé notamment 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 Grand Paris Express.

Le tracé est aujourd'hui globalement prédéfini en raison de son passage par des points imposés que sont les gares telles qu'elles ont été définies dans le schéma d'ensemble approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011, et du fait des contraintes de tracé très importantes qu'impose le type de métro automatique, également défini dans ce schéma d'ensemble. Ce tracé sera ajusté et précisé en fonction des études détaillées à venir.

Le tracé sera considéré définitif à l'issue des études d'avant-projet vers fin 2016 / début 2017, date à laquelle des 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.

Le public sera informé de l'implantation précise des ouvrages à l'occasion de ces enquêtes parcellaires dont la procédure prévoit une large publicité (voir articles R. 131-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique) ou lors de l'institution de servitudes en tréfonds.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de la réponse de la SGP mais apprécierait que l'information du public sur le tracé considéré comme définitif et sur les ouvrages qui en découlent, soit préalable et clairement dissociée des enquêtes parcellaires ou de l'institution des servitudes des tréfonds.

Q3 - Les études d'exploitation du réseau, les choix concernant l'interopérabilité, les correspondances et les interconnexions, ou toutes modifications prises en compte résultant des apports de l'enquête publique, peuvent-ils encore faire évoluer le tracé ?

Les caractéristiques principales du projet présenté à l'enquête publique sont issues du premier cycle d'études de la SGP, mené sur une période de trois ans de mi-2011 à mi-

2014. Ces études, composées de différentes phases successives (études préalables, études préliminaires, études préliminaires approfondies), ont permis d'établir la faisabilité du projet et de préciser progressivement les caractéristiques d'insertion des différents ouvrages, en concertation continue avec les acteurs locaux et les partenaires institutionnels. À l'automne 2015, la SGP a engagé le cycle des études de conception (phases Avant-Projet et Projet décrites dans la réponse à la question Q1 ci-avant).

La zone d'intervention potentielle représentée sur le plan général des travaux (pièce E du dossier d'enquête) a été définie de manière à prendre en compte les éventuelles évolutions localisées du tunnel et des ouvrages qui pourraient intervenir dans le cadre des études de conception (incluant les études relatives aux correspondances et aux interconnexions), par rapport au projet issu des études de faisabilité : voir, de manière générale, la réponse apportée à la question Q2 ci-avant.

Le plan général des travaux présenté à l'enquête publique prend également en considération les études relatives à l'exploitation et à la maintenance du réseau, en particulier les réflexions visant à faciliter la maintenance des infrastructures, telle que la réalisation possible d'une voie de raccordement entre la ligne 15 et les lignes 16-17 pour la liaison avec le site de maintenance d'Aulnay-sous-Bois (voir pièce D du dossier d'enquête, page 62).

S'agissant des enjeux relatifs à l'interopérabilité du réseau Grand Paris Express, ceux-ci concernent principalement la gare de Saint-Denis Pleyel : cette gare, qui a déjà fait l'objet d'une enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique dans le cadre du projet relatif aux tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel, répond aux principes d'exploitation prévisionnels arrêtés par le Gouvernement dans le cadre de la définition du Nouveau Grand Paris des transports en mars 2013, avec notamment la réalisation d'une liaison continue entre le nord des Hauts-de-Seine et le centre de la Seine-Saint-Denis via la rocade de la ligne 15. Il n'est donc pas attendu d'évolution spécifique du tracé de la ligne 15 Ouest liée à la prise en compte de ces enjeux.

Enfin, la SGP prendra bien entendu en compte, dans la conception de son projet définitif, les apports de l'enquête publique et les conclusions de la commission d'enquête.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de cette réponse et en particulier qu'aucune évolution spécifique n'est attendue au titre de l'opérabilité.

Q4 - La Défense : Dans l'analyse du scénario 2 de la gare de la Défense les critères de « tracé et d'exploitation » sont défavorables (-) en effet la configuration de tracé particulièrement contrainte au niveau de la Défense risque d'induire une usure tant du rail que des roues importante et sans doute un inconfort pour les passagers.

Le choix du tracé était contraint par la position de la « boîte gare » : à la Défense, le positionnement de la boîte a tenu compte des différentes contraintes de son environnement, en particulier la présence des fondations des immeubles de grande hauteur, la présence des tunnels des infrastructures existantes (RER A, RER E et

l'autoroute A14) ainsi que de la présence de l'infrastructure existante créée pour la ligne 1.

Plus précisément, la gare de la Défense est implantée sous le quatrième sous-sol du parking du centre commercial des Quatre Temps, en profitant de la réservation de la station Ellysées-La Défense construite dans les années 70 en prévision du prolongement de la ligne 1 du métro par un tunnel sous la Seine. Au début des années 1990, cette solution a été écartée au profit d'une traversée de la ligne 1 sur le pont de Neuilly et la réservation n'a donc jamais été mise à profit. L'utilisation de cette infrastructure existante dans le cadre du projet permet donc une économie générale tout en facilitant sa réalisation dans un environnement pourtant très dense.

○ **Quelles prescriptions spécifiques seront mises en œuvre ?**

Afin de limiter l'usure des rails, il sera fait usage de nuances de rails plus durs, notamment sur la file intérieure des courbes de faibles rayons. Les cycles de maintenance, en particulier pour le renouvellement des rails, seront effectivement adaptés aux configurations locales, comme sur l'ensemble des réseaux de métro.

Par ailleurs, les règles de conception de tracé et les vitesses d'exploitation résultantes prennent bien en compte le confort des passagers. Ces règles sont issues de normes internationales qui synthétisent les critères de confort, de réalisation, et de maintenance de l'infrastructure.

○ **Quel en sera le surcoût ?**

L'usure des rails est de fait plus rapide dans les courbes de faible rayon. C'est pourquoi la SGP a demandé à ses maîtres d'œuvre de faire usage de courbes de rayon supérieur à 600 m partout où cela était possible.

L'environnement dans le périmètre de la gare de la Défense n'a pas permis de répondre à cette exigence.

L'impact sur le coût de maintenance n'est pas significatif, car toutes les courbes de rayon inférieur à 800 m font l'objet d'une politique de maintenance renforcée et de cycles de renouvellement plus resserrés. Par ailleurs, les lignes de métro sont généralement sinueuses, le tracé de la ligne 15 Ouest se situe dans la moyenne des autres tronçons de la ligne 15 en forme de rocade.

○ **A quelle vitesse sera limité le matériel roulant ?**

La vitesse de franchissement du matériel roulant sera de l'ordre de 70 km/h dans les courbes du secteur de la Défense.

○ **Les voies de livraison du CNIT (et donc son fonctionnement) qui apparaissent un obstacle très fort ne sont pas mentionnées sur les plans ce qui aurait facilité la compréhension du choix.**

Les voies de livraison du CNIT sont situées en sous-sol entre le CNIT et Cœur Transport.

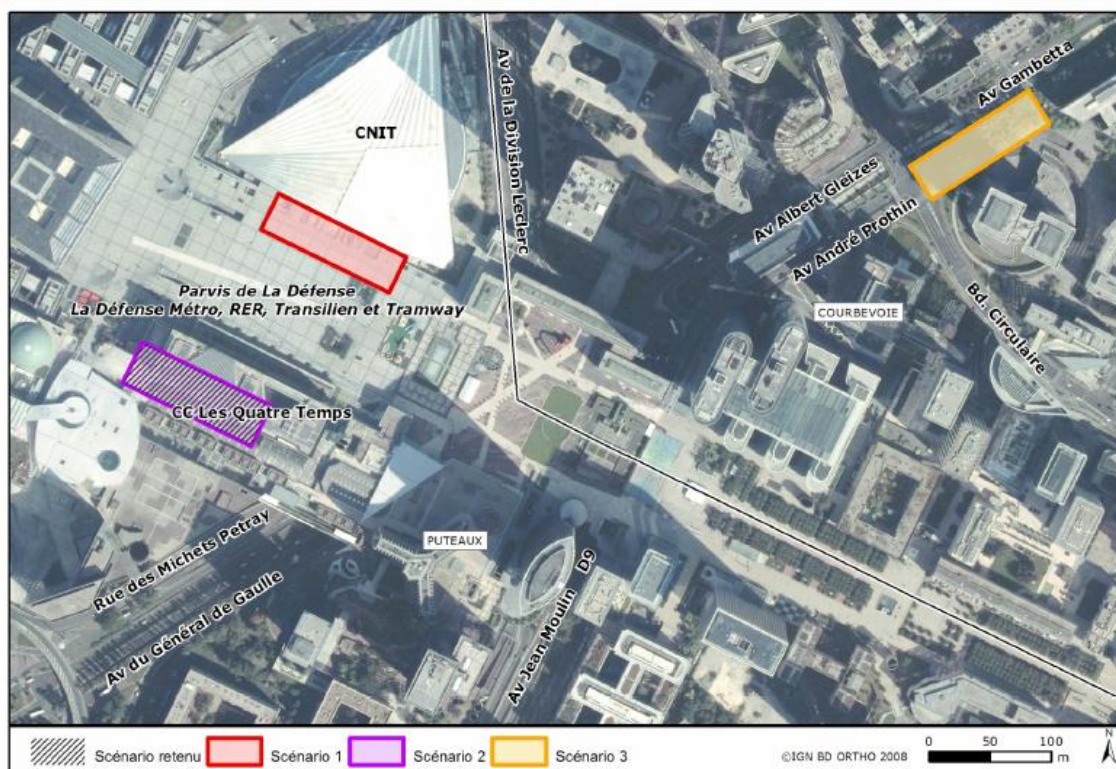
○ **Quels sont les temps de parcours d'accès aux autres lignes de transport du pôle multimodal ?**

Dans les études préliminaires approfondies, pour la gare de la Défense, les temps de parcours, en situation normale d'exploitation, entre le niveau des quais de la ligne 15 et les autres modes de transport du Cœur Transport sont estimés à :

- Temps d'accès au Cœur Transport : $\approx$ 2 min 30 à 3 min
- Temps de correspondance avec RER A : $\approx$ 2 min 30
- Temps de correspondance avec RER E : $\approx$ 4 min
- Temps de correspondance avec ligne 1 : $\approx$ 4 min 30
- Temps de correspondance avec Transilien et T2 : $\approx$ 5 min à 5 min 30

Une optimisation des circulations voyageurs avec une réduction des temps des parcours fait partie des objectifs des maîtres d'œuvre qui, sur la base des études préliminaires approfondies, pourront proposer différentes organisations de circulations verticales afin de réduire au maximum les distances à parcourir.

Pour mémoire, l'un des critères pour choisir entre les différents scénarios d'emplacement de la gare était sa connectivité : le scénario 2 offrait une connectivité favorable, certes un peu inférieure au scénario 1, mais avec une faisabilité coûts et délais des travaux compatible avec toutes les contraintes du projet.



Critère	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
1. Critères de fonctionnalités			
1.1 Tracé et exploitation du réseau	+	-	+
1.2 Efficacité de la gare	-	+	++
1.3 Connectivité de la gare	++	+	--
1.4 Insertion urbaine (création de valeur)	--	+	-
2. Critères techniques et environnementaux			
	--	-	-
3. Critères de coûts			
	--	-	++
4. Critères de délais			
	--	-	+

Très favorable	Favorable	Défavorable	Très défavorable
----------------	-----------	-------------	------------------

- **Quelle valeur de rayon mini est envisagée à ce stade des études dans cette configuration?**

À ce stade des études, et pour le secteur encadrant la gare de la Défense, le rayon mini est de l'ordre de 250 m.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission apprécie les éclairages apportés par la SGP sur ces différents points et prend bonne note que : « Une optimisation des circulations voyageurs avec une réduction des temps des parcours fait partie des objectifs des maîtres d'œuvre qui, sur la base des études préliminaires approfondies, pourront proposer différentes organisations de circulations verticales afin de réduire au maximum les distances à parcourir ».

Q5 - EOLE/ligne 15 : Au niveau du croisement entre les 2 lignes la différence d'altimétrie paraît forte (environ 10m ?) par rapport à celle entre M1 et RER A ; n'est-il pas possible de baisser le niveau de la ligne 15 afin de passer un peu plus en profondeur dans le secteur de la place Charras ?

Au niveau du secteur de la place Charras et de l'avenue Gambetta, la ligne 15 Ouest croise la ligne Eole par le dessus.

La ligne 15 Ouest se situe dans ce secteur principalement sous des voiries et à une profondeur de l'ordre de 12 m. La différence d'altimétrie entre les deux lignes n'est que de 4 m environ : cette valeur faible constitue un point particulier qui devra faire l'objet de surveillance afin de veiller à ne pas perturber le fonctionnement des trains EOLE pendant les travaux de la ligne 15 Ouest. De ce fait, il n'est pas possible de réduire l'altimétrie entre les deux ouvrages (pour information, la différence d'altimétrie entre la ligne 15 et le RER A ou la ligne 1 du métro est de l'ordre de 9 m).

Le tracé de la ligne 15 Ouest est dicté également par la nécessité de mutualiser l'ouvrage annexe 281 (boulevard Gambetta) avec le projet EOLE afin d'éviter la création d'un puits supplémentaire propre au projet de la ligne 15 Ouest, ce qui induirait un impact supplémentaire dans le secteur. Cette mutualisation résulte d'une demande explicite de la ville de Courbevoie exprimée lors des comités de pilotage du projet. L'alternative qui amènerait à passer sous l'ouvrage EOLE rendrait la mutualisation de l'ouvrage annexe 281 impossible, sauf à approfondir de manière très importante cet ouvrage. Or, l'utilisation de cet ouvrage comme puits de départ de tunnelier pour le projet EOLE rend cet approfondissement non envisageable.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission comprend les contraintes techniques ainsi que le point de vue exprimé par la ville de Courbevoie ayant amené à cette solution au niveau de profil dans le secteur de la place Charras. Elle souhaite qu'une attention toute particulière soit apportée dans ce secteur :

- *à la définition des études vibratoires, à la prise en compte de leurs résultats et donc aux systèmes antivibratoires adaptés à mettre en place,*
- *à la bonne réalisation des travaux, étant donné la proximité d'immeubles comportant des parkings souterrains sur 3 niveaux et l'inquiétude exprimée par les riverains à ce sujet.*

Elle considère qu'un approfondissement des échanges doit être préalablement mis en place sur ce secteur.

Q6 - La gare des Agnettes : Le rayon de courbure situé à proximité des Agnettes paraît très serré, l'amplification des nuisances sonores et vibrations n'est-elle pas à craindre au niveau du lycée Renoir ?

- Une courbure plus douce impliquant un autre emplacement de l'OA301 et un passage plus proche des axes principaux n'est-elle pas possible ? (Cette remarque rejoint l'observation du courriel 197) ?
- Quel est le rayon de courbure envisagé à ce stade des études ?
- Quelles incidences sur la maintenance et donc quels surcoûts sont à prévoir ?
- Quelles contraintes ont amené cette solution à être retenue ?

Le critère géométrique du rayon de courbure est en effet l'un des critères prépondérant pour définir le tracé.

À ce stade des études, le rayon de courbure à l'Ouest de la gare des Agnettes est de l'ordre de 350 m. Cette valeur est suffisamment élevée pour ne pas engendrer de contraintes vibratoires, ni dégrader significativement la vitesse commerciale, d'autant plus que cette courbe se situe en entrée-sortie de gare où la vitesse n'est pas encore maximale.

Ce rayon de courbure résulte d'une part de la localisation de l'ouvrage annexe 301 sur la seule emprise publique de taille suffisante disponible dans ce secteur (le lycée Renoir), et d'autre part de l'inscription du tracé du tunnel le plus longtemps possible sous une voie publique (la rue Jeanne d'Arc qui longe le lycée) avant de rejoindre la gare des Agnettes.

Concernant les incidences sur la maintenance, la réponse apportée à cette question a été traitée à la question Q4 ci-dessus.



Q6 - Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de ces précisions et rappelle le souci, tant des riverains que des parents d'élèves et des élus, que l'environnement des lycéens ne soit pas impacté par le projet.

Q7 - Pourquoi la SGP n'a-t-elle pas envisagé une solution pour relier le T2 au GPE à Suresnes?

La réalisation d'un lien entre le T2 et le Grand Paris Express à Suresnes ne relève pas des compétences de la SGP. En effet, compte tenu de l'éloignement des deux réseaux, un tel lien nécessiterait la mise en place d'une ligne de transport spécifique.

Il est à noter que la question de l'amélioration de la desserte en bus et de l'articulation des réseaux autour des différentes gares du Grand Paris Express sera étudiée par le STIF, autorité organisatrice des transports, dans le cadre du programme de restructuration des réseaux de bus qui sera initié au second semestre 2016. Dans ce cadre, il pourra être proposé de réorganiser l'offre du réseau de bus pour en améliorer les performances et favoriser le maillage du réseau de transport en commun.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de la réponse de la SGP mais demande, si la mise en évidence d'un tel besoin se trouve avérée lors de la mise en exploitation de la ligne 15, qu'un transport spécifique entre les 2 réseaux puisse être rapidement opérationnel (de type navette par exemple), ce qui implique qu'il soit étudié en amont.

1.2.2.4.3. Réponse de la SGP à des questions particulières du public

Réponse de la SGP sur le tracé entre la gare de Saint-Cloud et la gare de Rueil – Suresnes « Mont Valérien »

(Observation n°11 du registre de Saint Cloud – M. et Mme DESFOSSÉS, Courrier 16 adressé au président de la commission d'enquête - Mme BLESSON, Observation n°9 du registre de Saint-Cloud - M. CHAYE)

La stabilité des pentes avoisinant le tracé entre Saint-Cloud et Rueil – Suresnes, et plus généralement jusqu'à la gare de Nanterre La Boule, a retenu et retient l'attention de la SGP. D'ores et déjà, des investigations géotechniques ont été conduites dans le secteur, en complément des données topographiques déjà collectées, afin d'évaluer les risques.

Ce travail, mené en lien avec la SNCF pour l'interconnexion ferroviaire en gare de Saint-Cloud, sera prolongé tout au long des études de conception, avec notamment la consolidation des modèles géologiques et la complète compréhension des mécanismes de pentes passés et futurs, permettant si nécessaire l'adaptation en conséquence des méthodes de construction des ouvrages ainsi que du tracé.

En retour des premières études réalisées, confortées par les investigations géologiques et retours d'expérience, l'ouvrage a été implanté à distance respectable de la ligne du Transilien, de façon à limiter les risques de « glissement » et les impacts éventuels sur les voies ferrées et leur exploitation. Ces différents points seront consolidés par les études plus détaillées à venir.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte des réponses apportées par la SGP et l'invite à compléter l'information générale destinée au public par une information spécifique des riverains.

Réponse de la SGP sur le tracé entre les gares de Rueil Suresnes « Mont Valérien » et Nanterre-la-Boule

(Observation n°11 de la réunion publique du 5 octobre 2015 à Rueil-Malmaison - Mme GUEROUT)

Le tracé entre les gares de Rueil – Suresnes « Mont Valérien » et Nanterre La Boule ne peut pas suivre la rue de Saint-Cloud à Nanterre puis la rue du Lieutenant-Colonel Driant à Rueil-Malmaison en raison de la forte déclivité entre les deux gares. En effet, environ 60 m d'altitude séparent les deux gares. Compte tenu des pentes maximales acceptables pour faire circuler des trains, il est nécessaire que le tunnel suive une large courbe sur cette inter-gare.

Appréciations de la commission d'enquête :

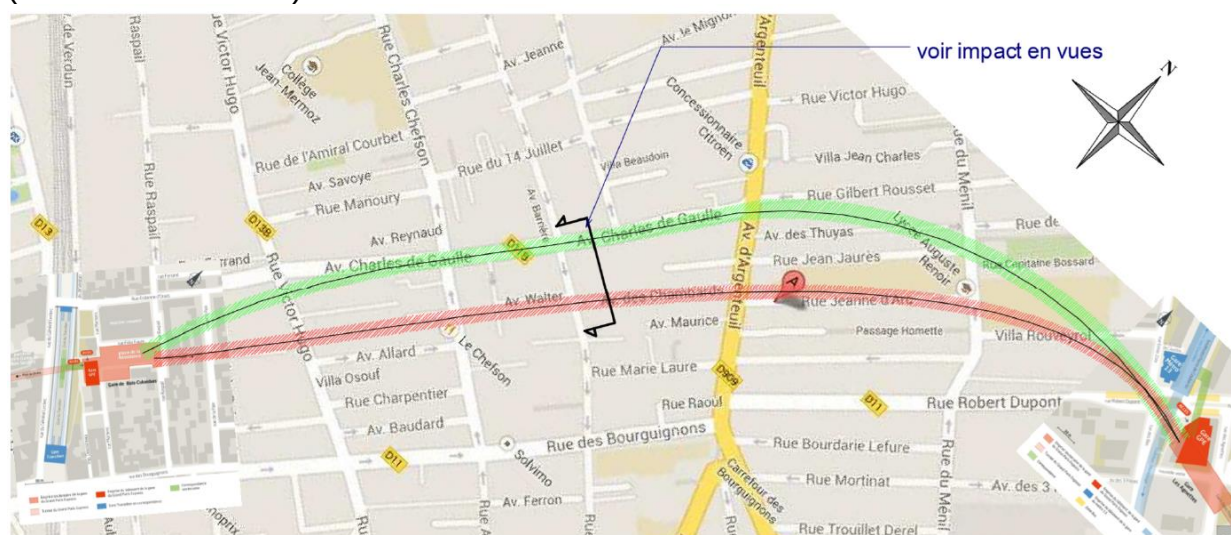
La commission prend acte de la réponse de la SGP

Réponse de la SGP sur le tracé entre les gares de Bois-Colombes et des Agnettes

(Pétition du collectif 15 Ouest)

De manière générale, la SGP confirme privilégier autant que possible une insertion sous les emprises publiques, en particulier sous les voiries afin de minimiser les impacts sur le bâti existant et limiter les acquisitions foncières de sous-sols (tréfonds), sous les propriétés privées.

En ce qui concerne le tracé entre les gares de Bois-Colombes et des Agnettes, la SGP a analysé la contre-proposition de tracé proposée par le collectif Ligne 15 Ouest (schéma ci-dessous).



Dans un premier temps, il est à signaler que cette proposition de tracé alternatif doit être ajustée pour respecter un certain nombre de caractéristiques techniques.

Tout d'abord, contrairement au tracé proposé, qui présente une inclinaison au niveau de la place de la Résistance et nécessiterait donc la démolition de plusieurs immeubles en bordure de cette place pour la construction de la gare, il est nécessaire de conserver le principe d'une gare de Bois-Colombes avec des quais rectilignes parallèles à l'axe de la place de la Résistance. En outre, afin de pouvoir rejoindre un tracé s'inscrivant sous l'Avenue Charles de Gaulle, comme cela est proposé, il faut intégrer une courbe et une contre-courbe raccordées à leurs extrémités par des courbes de raccordement progressif, appelées clothoïdes, imposées par les règles de conception du tracé, notamment pour des questions de confort. Ceci a pour effet de décaler d'autant le point de virage.

On s'aperçoit sur le schéma ci-dessous que le tracé alternatif corrigé arrive en alignement sous voirie publique (l'avenue Charles de Gaulle) sur environ 300 m.

Notons également que la contre-proposition fait parcourir environ 60 m de plus entre les deux gares.



En comparaison, le tracé présenté à l'enquête publique entre les gares de Bois-Colombes et des Agnettes passe sous voirie publique (la rue Jeanne d'Arc) sur environ 300 m.

De plus, sur le tracé de la SGP, l'ouvrage annexe 301 est situé en bordure de la rue Jeanne d'Arc. Son emplacement exact est situé sur le terrain sportif inutilisé par le Lycée Renoir. Or, la modification du tracé selon la variante proposée par le collectif Ligne 15 Ouest de Bois-Colombes imposerait de trouver un nouvel emplacement pour cet ouvrage entre le 91 avenue Charles de Gaulle et la rue d'Argenteuil afin de respecter la norme des 800 m entre deux puits de secours. Cela induirait de manière certaine des expropriations de propriétaires privés pour pouvoir réaliser ce puits de sécurité.

Il apparaît donc en conclusion que le tracé proposé dans le dossier d'enquête publique est globalement plus satisfaisant que la contre-proposition du collectif Ligne 15 Ouest en termes de passage sous du domaine public, en termes d'impact sur le domaine privé en surface et en termes de linéaire parcouru par les trains (gains sur temps de parcours et coûts d'exploitation).

Concernant la profondeur du tunnel (profil en long) :

Entre les gares de Bois-Colombes et des Agnettes, et au stade des études préliminaires, le toit du tunnel se situe environ entre 22 m et 24 m sous le terrain naturel.

Les quais de la gare de Bois-Colombes sont situés à -29 m et ceux des Agnettes à -27 m.

La profondeur du tunnel dans cette zone est contrainte par le passage sous les voies SNCF du Transilien à Bois-Colombes et sous le tunnel de la ligne 13 du métro aux Agnettes. Au stade actuel des études préliminaires de la SGP et compte-tenu de la nature des sols, cette profondeur moyenne de 23 m entre le toit du tunnel et le terrain naturel est suffisante pour ne pas engendrer de dégâts matériels et de vibrations sensibles à l'homme. Les études plus poussées de simulation vibratoire permettront de déterminer s'il est nécessaire de passer plus en profondeur dans ce secteur pavillonnaire.

L'observation n°13 déposée au registre de Bois-Colombes pointe une erreur dans le dossier d'enquête au §3.19.4.1 de la pièce G2 qu'il faut corriger ainsi : le toit du tunnel à la gare de Bois-Colombes est situé à 23 m sous le niveau du terrain naturel (et non 30 m) ainsi qu'à 25 m pour l'OA291 (et non 37 m).

En réponse à la contre-proposition du collectif Ligne 15 Ouest qui consiste à utiliser du matériel roulant pneumatique plutôt que ferré, la SGP indique que le choix du type de matériel roulant sur ce tronçon du réseau de transport public du Grand Paris, qui relève de la ligne rouge, a été déterminé dans le cadre du schéma d'ensemble approuvé par décret à la suite du débat public. Le système à roulement fer a été choisi car il autorise des vitesses supérieures, sans limite de performance, par rapport au roulement pneu.

Le tronçon « Ligne 15 Ouest », comme le tronçon « Ligne 15 Sud » (déclaré d'utilité publique par décret du 24 décembre 2014) dont il constitue le prolongement, sera ainsi exploité avec du matériel roulant à roulement fer.

Appréciations de la commission d'enquête :

En ce qui concerne le tracé entre les gares de Bois-Colombes et des Agnettes, la SGP a analysé la contre-proposition évoquée ci-dessus.

Elle a, pour ce faire, réalisé un tracé respectant les règles de conception et intégrant le maintien de quais rectilignes parallèles à l'axe de la place de la Résistance.

Le tracé alternatif « corrigé » permet au tunnel de passer sous l'avenue Charles de Gaulle sur environ 300m. La SGP rappelle que, dans le projet présenté à l'enquête publique, le tracé passe sous emprise publique (rue Jeanne d'Arc) sur environ 300m, ce qui n'est plus le cas dans la contre-proposition ; la longueur de tunnel sous emprise publique est donc identique dans les 2 cas.

Par ailleurs la SGP précise que ce tracé implique que l'OA 301, implanté dans l'enceinte du lycée Renoir dans le projet présenté à l'enquête publique, devra être déplacé, ce qui induira des expropriations de propriétaires privés.

La commission souscrit à la conclusion de la SGP qui met en évidence en particulier qu'en termes d'impact sur le domaine privé, le tracé présenté à l'enquête publique est plus satisfaisant que la contre-proposition.

La commission note qu'en termes de profil en long, « des études plus poussées de simulation vibratoire permettront de déterminer s'il est nécessaire de passer plus en profondeur dans ce secteur pavillonnaire. »



1.2.3. Thème 3 : les ouvrages annexes : positionnement et nuisances

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

Ce thème traite du positionnement des ouvrages annexes et des nuisances en phase exploitation, le sujet des nuisances en phase chantier étant traité au thème 11.

Ce thème a fait l'objet de **129 occurrences** dont une grande partie concerne l'ouvrage annexe OA 251 sur la commune de Rueil-Malmaison.

Sur l'ensemble du tronçon Pont de Sèvres-Saint-Denis Pleyel, 22 ouvrages annexes (y compris les ouvrages d'extrémités-entrée/sortie des tunneliers, situés sur l'île de Monsieur à Sèvres et boulevard Pinot à Saint-Ouen) sont dénombrés, permettant d'assurer les fonctions d'accès de secours ainsi que de ventilation et désenfumage du tunnel.

Préambule

Il convient de préciser que ces ouvrages (sauf les puits entrées/sorties des tunneliers) ne font pas l'objet dans le dossier d'enquête d'une implantation précise. Ils figurent sur les plans généraux (échelle 1/10 000 environ) de la pièce E à l'intérieur du faisceau d'intervention potentielle de la ligne 15 Ouest. Ce faisceau d'une largeur en section courante de 100m comporte des élargissements dans certains secteurs notamment sous le domaine de Saint-Cloud ou entre les gares de Rueil-Malmaison et de Nanterre-La Boule, de manière à optimiser le tracé compte tenu de l'implantation qui sera retenu pour ces ouvrages annexes.

L'implantation des ouvrages annexes figure également « à titre informatif » sur les plans de zonage des PLU de chaque commune figurant dans les pièces I « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier.

1-Concernant leur positionnement

Ouvrages annexes sur Saint-Cloud - Suresnes OA 232, OA233, OA 241, OA242, OA243

Courrier 16 de M.BERDOATI - maire de Saint Cloud au président de la commission :
« Trois ouvrages annexes sont prévus sur la commune : le premier en partant du sud sera situé dans le Domaine national, le deuxième au début de la rue du Mont Valérien à l'angle de cette rue avec la rue de Buzenval et le dernier dans un périmètre proche de la rue du Mont Valérien et de la rue Michel Salles.

Pour le premier, situé dans le Domaine, il est indispensable que la SGP consulte la ville, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Pour l'ensemble de ces OA, il est urgent de nous préciser l'emprise réelle au sol une fois le chantier terminé, en différenciant l'emprise du chantier le temps des travaux, l'emprise définitive après travaux en sous-sol, puis la réalité de l'emprise au sol. Il semblerait qu'une ambiguïté persiste sur ce point, qu'il est urgent de lever. Nous attendons donc une réponse précise sur l'ampleur de cette emprise. »

Observation n°3 du registre de la commune de Saint Cloud - Mme MICHAUD : « Le grand oublié de ce projet phénoménal semble être la protection environnementale verte, écologique, préservation des paysages et des bâtis architecturaux remarquables. Car, si le tracé, les tunnels sont souterrains, l'impact des puits d'aération dans les secteurs verts (Domaine National, parc des Tourneroches), sont des verrues dans le

paysage. Les sites sont protégés et le respect de leur protection semble aléatoire. Le tracé et l'emplacement exact des puits ne sont pas précis, les réponses insuffisantes.

Ouvrage OA 244 (sur le territoire de Rueil-Malmaison)

Courrier n°2 du registre de la commune de Puteaux - M.PIGNOL de Rueil-Malmaison :
Il habite 8 rue des Marguerites, à proximité du futur OA n°244 situé sur le stade Paul Finch mitoyen au 109 rue Lakanal. Il fait deux remarques :

- *« puits n°244 : lors du fonçage du puits de visite de l'émissaire Sèvres-Achères branche Saint-Cloud-Nanterre en 1989, mitoyen au 95 rue Lakanal, plusieurs nappes phréatiques ont été atteintes, les pompes ont fonctionné pendant plusieurs semaines. Les pavillons qui ne sont pas construits sur une dalle flottante se fissurent, les murs de clôture aussi. Il souhaite une expertise avant et après travaux pour son pavillon.*
- *il fait état de l'existence d'un tunnel rue des Marguerites creusé au moyen âge, à faible profondeur au droit des n°s 14 et 19 rue des Marguerites. Des affaissements de la chaussée sont régulièrement repris par les services de voirie. Il demande d'éviter le passage de camions de terrassement et toupies de béton. »*

Ouvrage annexe OA 251 (implanté sur des parcelles privées à Rueil-Malmaison)

Son emplacement présumé à l'intérieur du faisceau du tracé de la ligne 15 Ouest se situe à l'angle des rues Bernard Palissy et Danton à Rueil-Malmaison.

L'implantation de cet ouvrage a fait l'objet de très nombreux courriers, courriels et observations, qui demandent un tracé alternatif pour préserver l'emplacement prévu:

Les propriétaires des 2 parcelles concernées

Ils ont reçu un courrier les informant du désir de la SGP d'acquérir leur bien et d'engager des négociations amiables.

Courrier 17 adressé au président de la commission, courrier n°6 joint au registre de Rueil-Malmaison - M.KRIMITSAS habitant 5 rue Bernard Palissy à Rueil-Malmaison :
« Il tient à attirer l'attention sur les conséquences absolument dramatiques du projet actuel d'implantation d'un puits de ventilation et de secours de la ligne 15 Ouest du GPE sur sa propriété constituée de la parcelle AI958 (sise 3 et 5 rue Bernard Palissy et 111 rue Danton). Il a reçu le 1/10/15 un courrier de la SGP (Direction de la Valorisation et du Patrimoine) l'informant du désir de la SGP d'acquérir ce bien et dès le 2/10/15, la SEGAT, opérateur foncier mandaté par la SGP, s'est présenté à son domicile pour acquérir son bien à l'amiable.

Cette propriété familiale depuis près d'un siècle, d'une surface de 1148 m², est le siège de l'aménagement, initié il y a plus de 30 ans et en voie d'achèvement à ce jour, d'un jardin botanique privé d'exception, patrimoine écologique et réserve de biodiversité remarquables. Il joint à sa lettre un rapport de présentation de ce jardin abritant une collection de plus de 450 genres, espèces et variétés dûment identifiés et répertoriés, dont un grand nombre sont exceptionnellement rares, voire inexistantes en culture dans nos régions ou sous notre climat . Il présente ses principaux objectifs à venir comprenant une ouverture progressive à un plus large public et répondant à l'intérêt pédagogique évident tant pour un public néophyte que pour les élèves et étudiants en sciences de la vie et de la terre.

Il demande d'alerter les services et équipes compétents afin que la définition du tracé soit affinée de telle sorte que ce jardin puisse être sauvé, il ose croire que d'autres

alternatives d'implantation de ce puits peuvent être étudiées et envisagées, sachant que le fuseau d'implantation de la ligne présente une largeur plus importante dans ce secteur et que la distance séparant les deux gares est bien inférieure à 2400 m.

Courrier 18 adressé au président de la commission, courrier n°7 joint au registre de Rueil-Malmaison M. et Mme ERRIGO : « Ils sont propriétaires de la parcelle AI940 et ont reçu le 1/10/15 une lettre de la SGP les informant de son souhait d'acquérir leur parcelle pour permettre l'implantation d'un puits de ventilation et de secours dans le cadre de la construction de ligne 15 Ouest du GPE. Ils ont acheté leur bien en 1993 et ont fait énormément d'efforts et de sacrifices pendant de longues années pour rénover leur maison. Ils ont aussi appris avec effarement que la propriété voisine de la famille Krimitsas était également visée par le projet d'implantation du puits. Depuis qu'ils sont arrivés ici, ils ont assisté à la transformation continue du terrain de leurs voisins en un véritable jardin botanique. Ce jardin magnifique recèle une multitude de plantes extraordinaires, dont beaucoup sont rares et exotiques. Ce jardin exceptionnel fait partie du patrimoine collectif du quartier et de la ville, ils s'opposent fermement à sa destruction.

Le dossier technique du projet montre que le tracé définitif de la ligne n'est pas encore arrêté mais uniquement le fuseau dans lequel il doit être réalisé. En outre, sachant que la distance entre les gares du Mont-Valérien (Rueil) et La Boule (Nanterre) est inférieure à 2,4km et que la distance maximale réglementaire entre 2 puits est de 800 m, il est donc possible d'envisager une modification de l'emplacement de ces puits. Ils comptent sur l'action de toutes les parties concernées par le projet pour trouver une alternative au projet actuel.

Habitants du quartier, de Rueil-Malmaison, d'Ile de France et de province tels que :

Mme FALGADI de Rueil-Malmaison (observation n°25 au registre de Rueil-Malmaison)

Je connais bien le propriétaire du jardin de la rue Bernard Palissy dont j'admire tous les végétaux par leur diversité et le soin qu'il y apporte. Nombre d'entre eux ne sont pas visibles ailleurs et ne peuvent être transplantés. Détruire ce patrimoine local serait vraiment dommage, le quartier ne s'en remettrait pas.

Courrier n°1 joint au registre de la commune de Rueil-Malmaison - M.GARET de Courbevoie : « Il a appris qu'un jardin botanique situé à Rueil-Malmaison est menacé de destruction totale suite au projet actuel d'implantation d'un puits de ventilation et de sécurité le long de la future ligne 15 du GPE et il tient à faire part de son vif étonnement et de son émotion devant cette menace. Il connaît ce jardin depuis 2012, c'est un site unique, riche de 400 espèces de plantes, cultivées et répertoriées avec passion par son propriétaire. Il représente 15 années de persévérance et de création, il participe au bien commun et à la biodiversité compte tenu des collections d'espèces rares et inédites en Ile de France qui le composent; Cette passion est partagée par de nombreux passants qui connaissent de notoriété et apprécient ce lieu.

Compte tenu de l'importance actuelle et grandissante de l'écologie, de la sensibilisation du public à ses questions, de la proximité du futur écoquartier de Rueil, de la responsabilité des politiques et du public de conserver et créer un monde plus sain et durable, il s'interroge sur l'opportunité de détruire et de réduire à néant un tel lieu, ce serait une perte incommensurable pour la ville de Rueil et de ses habitants, et certainement un nouveau recul de la nature et de biodiversité en ville.

Il espère que sa réflexion contribuera à la recherche active d'une alternative satisfaisante pour l'environnement et le bien commun.

Courriel 154 - M.FOMBARLET de Rueil-Malmaison : « Le projet proposé repose sur la saisie de quatre propriétés avec dans l'une d'elles un jardin extraordinaire avec des plantes rares qui fait l'admiration de tous les habitants du quartier C'est, me semble-t-il, faire peu de cas de la détresse des propriétaires frappés d'expulsion, alors qu'il y a, à 200 mètres autour de la place Gallieni du terrain public disponible suffisamment grand (aire de jeux) pour accueillir l'ouvrage en question tout en laissant la possibilité de conserver une partie de l'aire de jeux, on peut noter qu'à côté est situé un terrain municipal (garage extérieur de véhicules municipaux) où il y aurait possibilité de stocker le matériel nécessaire aux travaux.

La surface réquisitionnée de près de 2000 m² me semble surdimensionnée car une fois les travaux terminés, selon vos prévisions, seuls environ 400 m² seraient occupés par l'ouvrage. De plus le projet ne dit pas ce que deviendraient les 1600 m² inutilisés quand les travaux seront achevés ? »

Courriel 196 - M.PHIPPS : « On n'a pas le droit, ne serait-ce qu'imaginer qu'un jardin remarquable comme celui de Monsieur N. Krimitsas, 5 rue Palissy à Rueil-Malmaison puisse disparaître; la qualité, la quantité et la variété des végétaux qu'on peut y observer est une richesse qu'il faut absolument préserver; une vie doublée d'une passion ont été nécessaires pour constituer cette collection; à l'heure où le développement durable et l'intérêt de cultiver la biodiversité sont heureusement devenus des priorités pour la survie des espèces (dont la nôtre), il serait absurde de sacrifier cet oasis végétal que le propriétaire présente à qui veut, avec beaucoup d'amour et de pédagogie; déplacer la future tour d'aération du Grand Paris Express ligne 15 de quelques dizaines de mètres ne devrait pas être impossible: je pense qu'il s'agit simplement pour les décideurs de savoir et de vouloir; alors, Messieurs les décideurs, allez voir ce jardin sans faute : vous serez assurément convaincus de l'intérêt de le sauvegarder.

Courriel 216 - M.PARIS : « Il joint des photos du jardin botanique de la rue Palissy, en espérant que cela puisse faire réfléchir les décideurs !

Ouvrage OA 252 (implanté sur parcelles privées à Nanterre)

Courrier n°4 joint au registre de la commune de Nanterre - Mme GAGNADOUX : « Elle a reçu un courrier l'informant du désir de la SGP d'acquérir son bien et d'engager des négociations amiables.

Elle habite 80 av. du Docteur Charcot (parcelle CE125). Cette parcelle fait partie des parcelles envisagées pour l'implantation de l'OA 252. Cette dame est âgée de 89 ans et y réside depuis 61 ans dans un environnement calme et serein, sa santé ne permet ni déménagement ni travaux. Ses proches habitent à proximité et toute l'organisation familiale de soutien serait ainsi mise en cause. Comment serait-il possible d'annihiler toute l'œuvre d'une vie, faite de privations pour l'entretien et l'amélioration de son bien ?

Ouvrages OA261, OA 262, OA 271 (sur le territoire de Nanterre)

Pas d'observation

Ouvrages OA281, OA 282, OA 283 (sur le territoire de Courbevoie)

Courrier de M.KOSSOSSKI maire de Courbevoie joint au courriel 213 - Ville de Courbevoie : « S'agissant des ouvrages annexes, puits de ventilation, de secours, etc., il convient que leur intégration paysagère et urbaine dans l'espace public permette de retrouver des fonctionnalités cohérentes avec les usages existants, et notamment les aires de jeux. Par ailleurs, je sollicite des éléments de précisions par rapport au degré de nuisances sonores en phase travaux et en phase opérationnelle. »

Ouvrage OA 291 (prévu sur le parking du centre aquatique rue Jean Jaurès à Bois-Colombes)

Observation n°1 du registre de la commune de Bois-Colombes Mme LELORIEUX : « On aurait aimé savoir où exactement était prévu le puits OA291 à Bois-Colombes et quel était le parcours par rue et N° de rue suivi par le tunnelier entre les Agnettes et Bécon-les-Bruyères »

Ouvrage OA 301 (prévu dans l'emprise du lycée Jean Renoir rue Jeanne d'Arc à Asnières)

Courriel 200 - M. et Mme GARRIGUES : « Compte tenu de sa proximité avec un gros établissement scolaire et des pavillons, demandent que des mesures renforcées soient mises en place afin de minimiser toutes les nuisances sonores et vibratoires de l'ouvrage annexe n°301, en phase de chantier comme en phase d'exploitation. »

Observation n°2 du registre de la commune d'Asnières - M.CONTENCEAU du collectif Ligne 15 Ouest : « Puits d'aération de la rue Jeanne d'Arc: Interrogation concernant les nuisances sonores et environnementales (poussières). Pendant les travaux quel va être le plan de circulation rue Jeanne d'Arc. Comment les gravats vont-ils être évacués? »

Courriel 224 - ANONYME : « A Bois-Colombes l'implantation de cette gare nécessite, inévitablement semble-t-il, l'installation d'un puits "de sécurité" sous ou tout près d'un lycée. »

Avis de Mme FISCHER adjointe au maire d'Asnières, déléguée à l'urbanisme et aux grands projets, exprimé lors de son entretien avec le commissaire enquêteur chargé de son secteur (cf. 1^{ère} partie du rapport) : « Elle souhaiterait avoir plus d'informations sur le projet de construction de l'OA situé dans l'enceinte du lycée Auguste Renoir.

Elle s'inquiète des mesures prises pendant les travaux (emprise réelle dédiée au chantier, gestion du chantier et en particulier circulation des véhicules) mais aussi à terme les moyens pris afin de garantir la sécurité et la santé des élèves. Quid de la distance de 8m au bâtiment ?

Elle demande à avoir des précisions sur les modalités de traitement et donc la qualité de l'air évacué par le puits ainsi que sur le traitement de surface qui sera mis en place.

Ouvrages OA311, OA312, OA322 (communes de Gennevilliers, Ile-Saint-Denis)

Observation n°1 du registre de Gennevilliers - Mme PEREZ maire-adjointe : de Gennevilliers : « L'implantation des ouvrages divers (ventilation, puits d'accès ...) a été étudiée avec les services de la Ville.

Un soin particulier devra être porté à intégrer les constructions de ces ouvrages de manière qualitative aux espaces publics de la Ville. »

Ouvrage OA 330 (commune de Saint-Ouen)

Nota : cet ouvrage n'appartient pas au secteur d'enquête.

Courrier 4 adressé au président de la commission d'enquête - COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PLAINE COMMUNE : « Demande que l'ouvrage annexe 330 sis à

Saint-Ouen fasse l'objet d'études de réalisation très détaillées dans la mesure où il est prévu qu'il serve de puits de sortie de 3 tunneliers alors même qu'il est positionné sur une parcelle très contrainte. »

Observation n°1 du registre de la commune de Saint-Ouen - Mme SANCHEZ Présidente du conseil syndical de la copropriété de 87 lots : « Concerne la propriété du 13 à 17, bd Finot à St-Denis mitoyenne avec parcelle de St-Ouen destinée à recevoir OA330 (ouvrage annexe).

Les riverains sont inquiets du bruit créé par l'installation, la pollution et les risques de remontés de nappes. J'ai bien noté que l'enquête n'englobe pas l'OA 330.

La copropriété souhaite entrer en discussion avec les services en charges du dossier

2- Nuisances en phase d'exploitation

Courrier n°4 du Service Infrastructures joint au registre de la commune de Nanterre : « *L'ouvrage annexe n°252 : Sa localisation a été revue peu de temps avant le début de l'enquête publique. L'emprise demandée par la SGP a été fortement revue à la hausse. La Ville souhaite obtenir la justification de ces emprises et s'assurer qu'elles ne répondent qu'aux seuls besoins de l'ouvrage annexe. Par ailleurs, étant situé en plein cœur d'un quartier résidentiel calme, il est important que les flux de véhicules ainsi que les nuisances sonores générés soient réduits.*

Une information devra être faite aux habitants pour leur garantir la maîtrise des nuisances liées au chantier. Il est par ailleurs indispensable que la Société du Grand Paris informe d'ores et déjà les propriétaires de foncières sur lesquels l'ouvrage annexe sera implanté de ses intentions.

Enfin, il est évoqué la restitution à la Ville des espaces qui ne seraient plus utilisés en phase d'exploitation. La Ville souhaite connaître les modalités de cette restitution ainsi que les servitudes liées à cet équipement. »

Pétition jointe à l'observation n°13 du registre de la commune de Bois-Colombes - Collectif ligne 15 Ouest : « §3.18.4.3 de la pièce G2 » Impacts sonores et mesures liés au fonctionnement des ouvrages de ventilation

Dans les calculs de rayonnement affichés, la source est considérée comme d'intensité de 60 DbA à 1m. Comment cette hypothèse est-elle justifiée et comment s'applique-t-elle aux caractéristiques (géométrie, puissance des soufflantes, surface au sol, type d'équipement de ventilation, ...) de l'ouvrage annexe n°301 ?

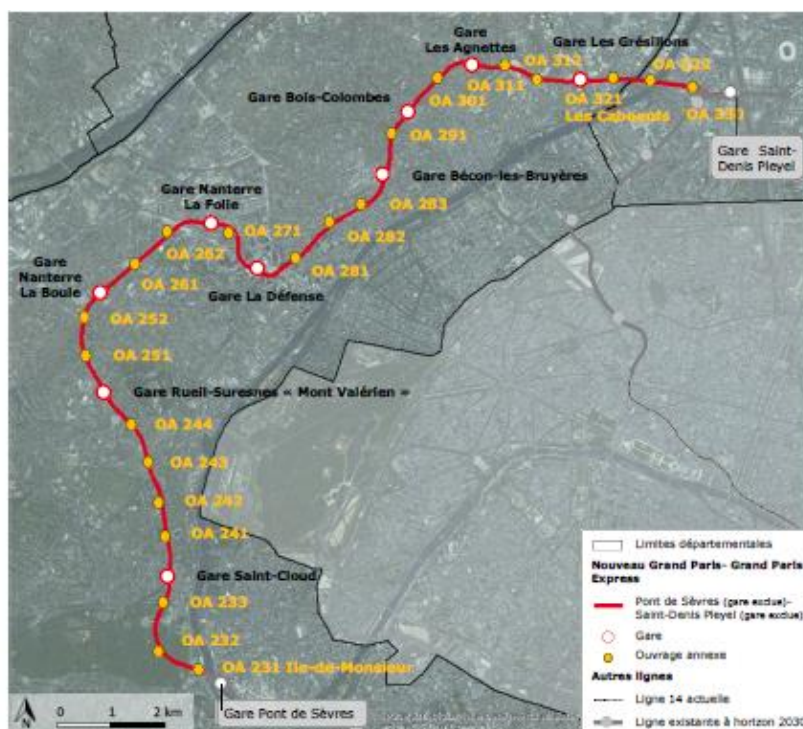
Ces calculs ont-ils été corrélés / recalés par des mesures sur des OA existants de caractéristiques proches de l'OA n°301 ?

Comment se caractérise le spectre de bruit rayonné dans la gamme de fréquence audible (spectre de raies ? fondamentale et sub/sur harmoniques des fréquences de ventilations ?, bruit faiblement coloré ?).

1.2.3.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique

La pièce D « Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants » traite de la thématique des ouvrages annexes.

Le chapitre D3 article 2 y décrit les ouvrages annexes de même que l'article 2.3 de la pièce G2 « Présentation du projet, des impacts et des mesures d'accompagnement ».



Carte 13 : Localisation des ouvrages annexes de la Ligne 15 Ouest (Ligne Rouge)

Ces ouvrages situés en dehors des gares et des tunnels sont nécessaires à l'exploitation, et assurent une ou plusieurs des fonctions décrites ci-après.

Ces ouvrages peuvent avoir des conceptions variées et, par exemple, être composés d'un puits vertical relié au tunnel principal par un rameau de liaison ou bien d'un puits vertical centré sur le tunnel.

Sur l'ensemble du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel, 22 ouvrages annexes (y compris ouvrages d'extrémité situés sur l'Ile de Monsieur à Sèvres et boulevard Finot à Saint-Ouen) permettent notamment d'assurer les fonctions d'accès des secours ainsi que de ventilation et désenfumage du tunnel.

Ces ouvrages s'ajoutent aux dispositifs déjà mis en place à l'intérieur de chaque gare. Entre deux gares, les ouvrages d'accès aux secours et les dispositifs de ventilation et de désenfumage du tunnel sont généralement mutualisés.

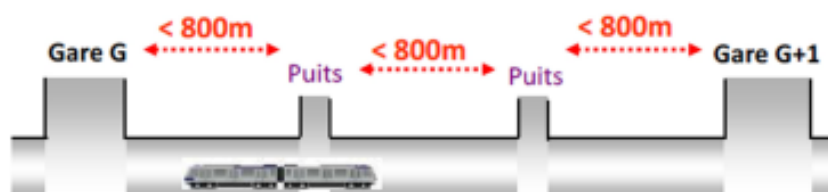


Figure 13: Principe d'implantation des puits de ventilation et d'accès secours

Accès de secours

Les accès de secours doivent permettre une intervention rapide et efficace des pompiers et services de secours, en n'importe quel endroit, en cas de sinistre.

Pour les tunnels, des puits d'accès de secours sont disposés avec un intervalle maximum de 800m, et à moins de 800m d'une gare, et de 1600m pour les puits de ventilation/désenfumage conformément à l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport publics guidés urbains de personnes.

Compte tenu des contraintes de tracé, plusieurs de ces puits ont une profondeur supérieure à 30 m, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard.

Ventilation / désenfumage

La ventilation du tunnel assure plusieurs fonctions essentielles :

- d'une part, elle permet de maintenir une température de confort dans l'ouvrage en évacuant l'air chaud issu de l'échauffement du tunnel ;
- d'autre part, elle permet le renouvellement de l'air ;
- enfin, elle permet le balayage et l'évacuation de la fumée en cas d'incendie dans le tunnel, cette dernière fonction s'avérant dimensionnante.

Les caractéristiques des ouvrages et performances des équipements sont conformes à la réglementation, en particulier l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes.

Les ouvrages de ventilation / désenfumage sont équipés de ventilateurs permettant l'extraction ou l'insufflation d'air dans le tunnel. L'air est extrait vers la surface via des puits de ventilation et des grilles de rejet.

Celles-ci ont une surface de l'ordre de 30 à 40m² en cas de circulation possible, 20m² lorsqu'elles sont protégées et inaccessibles au public.

Généralement, les ouvrages de ventilation / désenfumage sont mutualisés avec les ouvrages d'accès pompiers. Ces ouvrages, généralement souterrains, seront mutualisés et implantés en fonction du programme technique de la ligne, mais aussi en fonction du contexte urbain dans lequel ils s'insèrent, afin de limiter toute nuisance sur leur environnement immédiat.

Compte tenu des contraintes de tracé, plusieurs de ces puits ont une profondeur supérieure à 30 m, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard.

Exemple d'ouvrage annexe

Figure 54 : Exemple d'ouvrage annexe

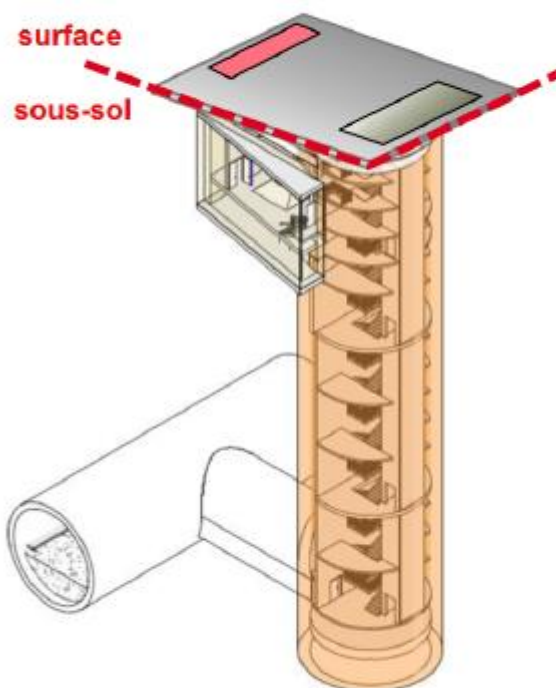


Illustration donnée à titre indicatif

Réalisation des ouvrages annexes

La méthode de réalisation est décrite à l'article 2.3 de la pièce G2.

Les puits des ouvrages annexes de secours et de ventilation / désenfumage pourront être terrassés et butonnés à l'abri de parois moulées préalablement exécutées.

Les voiles et/ou dalles butonnantes sont ensuite coulées en remontant avec dépose des boutons provisoires au fur et à mesure.

Les rameaux de liaison sont réalisés selon les méthodes conventionnelles à partir du tunnel si celui-ci est réalisé en premier, ou à partir du puits en laissant une bonne garde pour permettre le passage du tunnelier. Le reste du rameau est ensuite poursuivi depuis la section de pénétration dans le tunnel.

Les pénétrations dans le tunnel sont positionnées perpendiculairement et latéralement au tunnel. Préalablement au terrassement des rameaux de jonction au tunnel circulaire, des traitements peuvent être nécessaires depuis la surface pour encadrer la voûte et les piédroits des rameaux. Ces traitements ont pour objet de stabiliser les terrains pendant l'exécution des rameaux.

Les deux ouvrages localisés dans le domaine national de Saint-Cloud présentent un enjeu important, tant par le statut du site que par les dimensions de ces ouvrages annexes, particulièrement profonds sur cette section du tunnel.

Afin de réduire les impacts sur le parc en phase de chantier (circulation de véhicules, travaux) comme en situation définitive, la faisabilité d'une solution technique de réalisation de ces deux ouvrages en galerie est examinée (voir également le chapitre D2 de la pièce D du présent dossier). Dans l'hypothèse où cette solution serait retenue, les deux ouvrages présenteraient l'avantage de se trouver en partie basse du parc, et donc d'être plus accessibles aux véhicules. Ces ouvrages seraient alors réalisés principalement en méthode conventionnelle, avec du matériel d'excavation traditionnel et ponctuel, à partir de puits construits en partie basse du parc.

Impacts et mesures liées au fonctionnement des ouvrages de ventilation (ouvrages de sécurité)

Ce sujet est traité à l'article 3.18.4 « Environnement sonore » de la pièce G2.

Les ouvrages de sécurité prévus tous les 800m du tracé assurent deux fonctions :

- Permettre le renouvellement de l'air en période normale d'exploitation, et en cas d'incendie dans le tunnel, le désenfumage de l'infrastructure.
- En cas d'accidents dans le tunnel, permettre l'arrivée des secours dans l'infrastructure, et permettre si cela est nécessaire l'évacuation des usagers vers l'extérieur.

En surface, au niveau du sol, l'ouvrage de sécurité présente une grille pour la ventilation et une trappe d'accès pour les secours et éventuellement l'évacuation.

Les fonctions liées à l'entrée des secours et l'évacuation éventuelle des usagers ne présentent aucun impact sur le niveau de bruit.

La ventilation fonctionne de deux façons. D'une manière passive grâce au déplacement de l'air entraîné par la circulation des trains, et d'une manière active grâce à des ventilateurs situés dans l'ouvrage, placés en souterrain. Les impacts éventuels sur le bruit sont liés au fonctionnement de ces ventilateurs.

Les gares peuvent également présenter ce type d'équipement en surface. La même démarche sera appliquée pour ceux liés aux ouvrages des gares.

La méthodologie suivante sera appliquée :

- L'identification des règles locales sur le bruit, de l'occupation des sols à proximité et des équipements sensibles existants (hôpital, école, zones résidentielles calmes...) permettra de définir le niveau maximal à respecter pour chaque ouvrage de sécurité.
- Des mesures des niveaux sonores actuels sont prévues sur le territoire au niveau de l'implantation des ouvrages émergents. Cette campagne pourra avoir lieu en 2015.
- La déclinaison précise des exigences réglementaires ne peut être faite à ce jour, car elle nécessite de connaître le niveau de bruit ambiant existant avant-projet. C'est pourquoi, pour l'ensemble de la ligne, une étude acoustique spécifique, avec mesures initiales en période de nuit, période la plus contraignante, sera réalisée.

- Une fois fixé le niveau sonore à ne pas dépasser, des dispositions techniques seront définies pour atteindre ces objectifs. Plusieurs actions sont possibles.

Mesures d'évitement et de réduction

- Implantation des ouvrages de sécurité à plus de 8m des façades avec fenêtres,
- L'installation des ventilateurs sur des amortisseurs pour réduire le bruit en phase de fonctionnement
- Mise en place de filtres pour réduire les niveaux de bruit : il s'agit de solutions antibruit type silencieux (grilles acoustiques, filtres, capotages...) pour les puits de ventilation et les équipements techniques.
- Élaboration de modélisations sonores sur les sites les plus sensibles pour vérifier que les dispositifs de réduction des émissions prévues seront suffisants pour atteindre les objectifs définis.

1.2.3.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête:

- 1) Quels sont les modes de filtrage de l'air ou des fumées évacués par les puits d'aération en exploitation ? Sont-ils les mêmes pour tous les ouvrages annexes ou renforcés en zone sensible ?
- 2) L'OA 252 est à 12m de profondeur dans un secteur résidentiel calme, de surcroît dans un secteur de sensibilité très forte.
Au lieu d'appliquer la distance minimum de 8m/bâti, ne devrait-on pas adopter une distance plus grande (voir courbe des Isophones page 320 pièce G2) ?
- 3) Il est demandé à la SGP de confirmer les informations données oralement en réunions publiques : emprise nécessaire aux travaux y compris stationnement des camions de déblais, emprise en sous-sol après travaux ? Quid des surplus des parcelles ?
- 4) Quels sont les OA pour lesquels la SGP sait déjà qu'elle va devoir relever les grilles et trappes d'accès pour échapper au risque d'inondation ?
- 5) Comment se feront les accès de chantiers aux OA dans le Parc de Saint Cloud ?
- 6) Quelles sont les mesures de sécurité prises pour empêcher les entrées par effraction en exploitation ?

1.2.3.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête

1.2.3.4.1. Réponse aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 – Quels sont les modes de filtrage de l'air ou des fumées évacués par les puits d'aération en exploitation ? Sont-ils les mêmes pour tous les ouvrages annexes ou renforcés en zone sensible ?

La qualité de l'air constitue une préoccupation centrale de la SGP.

Les gares, tunnels et ouvrages annexes font appel à des matériaux peu émissifs de composés organiques volatils (COV).

Le système électrique de freinage des trains (préféré au système mécanique), une régulation des circulations basée sur les principes de l'éco-conduite, et l'exigence de la maintenance, réduiront drastiquement l'émission de particules métalliques, principaux polluants issus des réseaux ferrés. L'ensemble de ces dispositions permet de garantir une bonne qualité de l'air (dans les gares et les tunnels) qui est évacué au droit des

ouvrages en exploitation normale ne nécessitant donc pas de système de filtration particulier.

L'évacuation de fumées par les puits d'aération ne peut en outre provenir que d'un incendie et relève donc d'un caractère accidentel.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note de cette réponse mais tient cependant à rappeler que dans l'étude d'impact du dossier d'enquête (pièce G2 page 351), il est précisé que « Le métro lui-même n'émet que des quantités très limitées de polluants atmosphériques. Ces émissions peuvent cependant mener à des concentrations en polluants relativement élevées dans les gares et à proximité des puits de ventilation ». A la page 362 du même document, il est indiqué qu'un « suivi dans le temps des divers polluants dans les espaces publics du réseau sera effectué » mais rien n'est précisé en ce qui concerne les puits d'aération, aussi la commission préconise que le futur exploitant effectue périodiquement des mesures de la qualité de l'air au droit du rejet des puits de ventilation et prenne les dispositions nécessaires pour garantir en permanence la bonne qualité de l'air rejeté.

Q2 – L'OA 252 est à 12m de profondeur dans un secteur résidentiel calme, de surcroît dans un secteur de sensibilité très forte.

Au lieu d'appliquer la distance minimum de 8m/bâti, ne devrait-on pas adopter une distance plus grande (voir courbe des Isophones page 320 pièce G2)

L'étude d'impact de la ligne 15 Ouest présente une caractérisation de la sensibilité sonore des secteurs concernés par le projet. Pour l'ensemble du Grand Paris Express, la SGP prévoit bien une distance minimum de 8 m entre les grilles de ventilation des ouvrages annexes et les premières habitations pour des questions d'hygiène.

En outre, il est prévu la mise en place de filtres pour réduire les niveaux de bruit. Il s'agit de solutions antibruit type silencieux (grilles acoustiques, filtres, capotages, etc.) pour les puits de ventilation et les équipements techniques. La profondeur de l'OA 252 n'aura donc pas d'incidence sur le niveau de bruit émis.

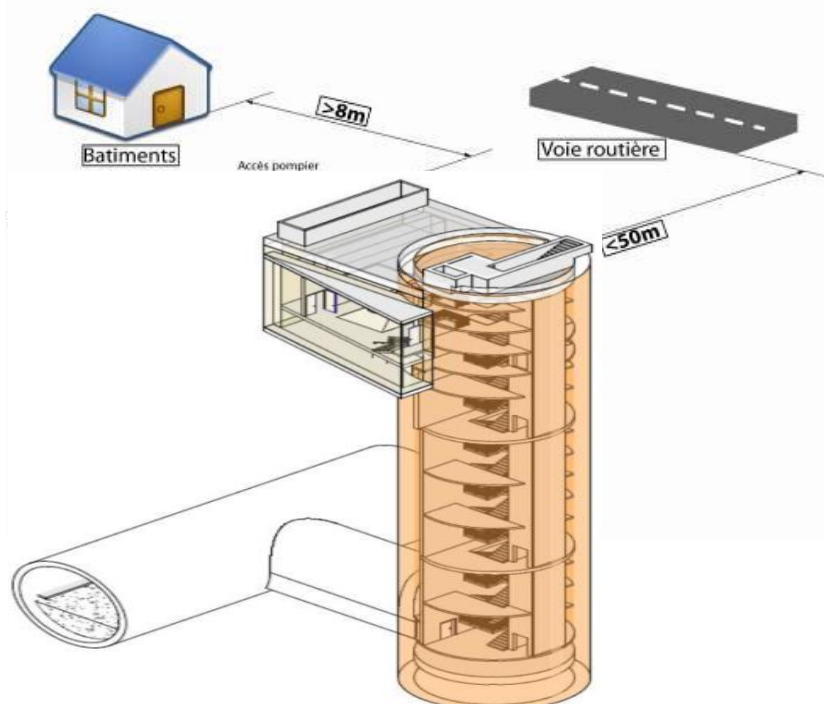


Schéma de principe d'implantation d'un ouvrage annexe

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête reste dubitative sur le niveau de bruit perçu autour des puits de ventilation, elle prend note que l'OA252 implanté dans une zone de sensibilité très forte sera bien équipé de dispositifs anti-bruit, mais s'interroge sur les autres puits; aussi elle préconise que des mesures complémentaires de bruit soient effectuées (de jour comme de nuit) durant la phase d'essais pour déterminer les « OA sensibles » et les équiper également des dispositifs antibruit adaptés à leur profondeur et à leur environnement.

La commission préconise en outre, que le cahier des charges s'imposant au futur exploitant, prévoit des mesures de bruit périodiques au titre de la maintenance pour vérifier l'efficacité dans le temps de ces dispositifs.

Q3 – Il est demandé à la SGP de confirmer les informations données oralement en réunions publiques : emprise nécessaire aux travaux y compris stationnement des camions de déblais, emprise en sous-sol après travaux ? Quid des surplus des parcelles?

Les premières études menées par la SGP permettent d'estimer que la partie enterrée des ouvrages annexes représentera une emprise d'environ 400 à 450 m² au sol afin de pouvoir y insérer les fonctions d'accès secours, d'évacuation de secours et de ventilation/désenfumage du tunnel.

Pour réaliser ces chantiers d'une durée de 2 à 3 ans, une emprise de l'ordre de 2 000 m² est nécessaire. Celle-ci accueillera pendant les travaux, outre l'ouvrage lui-même, des bungalows, des espaces de livraison, des espaces de circulation des engins de chantier, zone de lavage des engins avant sortie sur la voie publique, etc. Les dimensions de cette emprise peuvent varier en fonction des contraintes locales d'insertion de l'ouvrage annexe.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010, la SGP est propriétaire des ouvrages d'infrastructure qui constitueront le réseau du Grand Paris Express. Pour ce faire, lorsque cela est nécessaire, la SGP procède auprès des propriétaires privés à des acquisitions de plein sol (zones de chantier incluses).

Après mise en service, la SGP est encline à revendre les parcelles qui ne lui sont plus utiles, c'est-à-dire, en général, les espaces qui sont autour de l'ouvrage annexe. La SGP pourra procéder à un redécoupage parcellaire en veillant à conserver la propriété à l'aplomb de l'ouvrage et un accès jusqu'à la voirie, soit sous la forme d'une propriété, soit sous la forme d'une servitude.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête en prend bonne note.

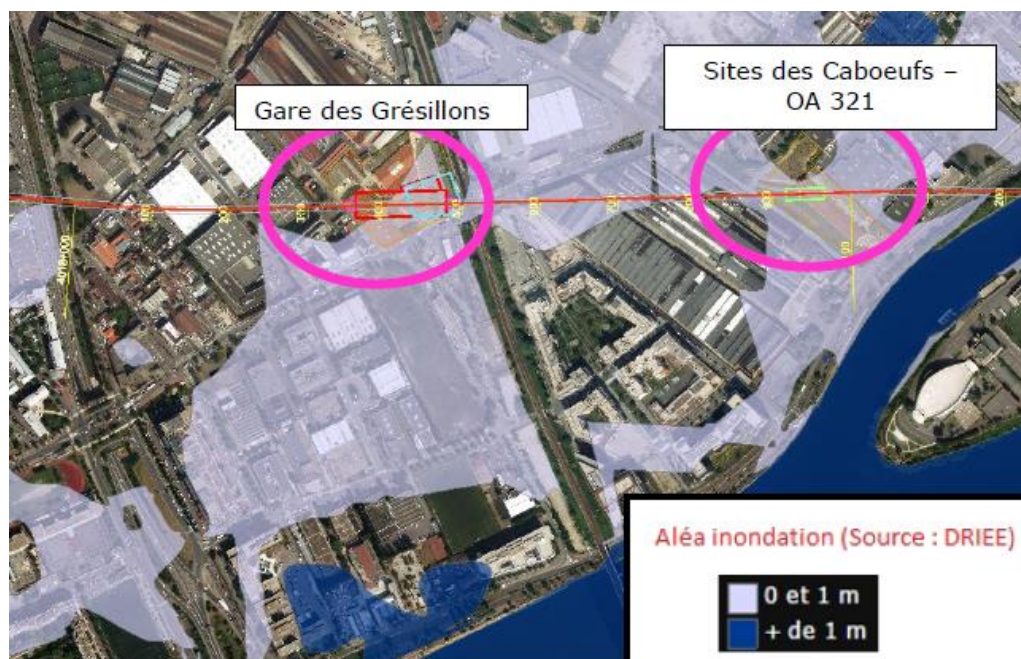
Q4 – Quels sont les OA pour lesquels la SGP sait déjà qu'elle va devoir relever les grilles et trappes d'accès pour échapper au risque d'inondation ?

Concernant le risque inondation, les éléments utilisés proviennent à la fois des côtes de plus hautes eaux connues au niveau de Paris ainsi que des éléments des PPRI de la Seine dans les Hauts-de-Seine et en Seine-Saint-Denis.

Ainsi, les ouvrages annexes 311 et 312 entre les gares des Agnettes et des Grésillons et l'ouvrage 321 entre la gare des Grésillons et la Seine sont concernés. Ces trois ouvrages devront être conçus pour respecter les prescriptions relatives au risque

inondations. La cote supérieure de ces ouvrages sera déterminée selon le niveau d'exploitabilité du réseau qui sera demandé à la SGP en cas de crue.

Si, en effet, ces ouvrages doivent être maintenus en exploitation en cas de crue, ils devront être protégés d'une inondation et leurs grilles et trappes devront donc être positionnées à un niveau supérieur à celui des plus hautes eaux. En revanche, s'il est admis que l'exploitation de ces ouvrages peut être momentanément interrompue en cas de crue, un dispositif amovible de protection contre l'inondation pourra être envisagé. Ceci ne nécessitera alors pas impérativement de relever les grilles et trappes par rapport au niveau du sol environnant.



Appréciation de la commission d'enquête :

La commission souscrit à ce principe de précaution, un rehaussement des ouvrages dès l'origine lui semble la solution la mieux adaptée, qu'il faudra évidemment intégrer dans l'environnement immédiat.

Q5 – Comment se feront les accès de chantiers aux OA dans le Parc de Saint Cloud ?

Dans le cadre des discussions qui ont eu lieu avec le gestionnaire du domaine national de Saint-Cloud, il a été évoqué le principe que les accès de chantier aux ouvrages annexes 232 et 233 devraient se faire par l'intérieur du domaine. La pièce G.2 du dossier d'enquête publique traite de cette problématique (pages 200 et 201).

Consciente de l'impact que ces accès pourraient avoir sur le fonctionnement du parc, et comme indiqué notamment au chapitre 4.7.1 de la pièce G3 du dossier d'enquête publique, la SGP a souhaité que soit examinée la faisabilité d'une solution technique de réalisation des deux ouvrages 232 et 233 en galerie. Ceci pourrait permettre d'en déporter les émergences par rapport au tracé du tunnel, compte tenu notamment des enjeux environnementaux et des enjeux d'usage du site.

C'est d'ailleurs à cet effet que le plan général des travaux (pièce E du dossier d'enquête) comprend un élargissement de la zone d'intervention potentielle du projet

entre l'Île de Monsieur et la gare de Saint-Cloud, de manière à préserver les possibilités d'optimisation ultérieure de l'insertion du tracé et des ouvrages annexes.

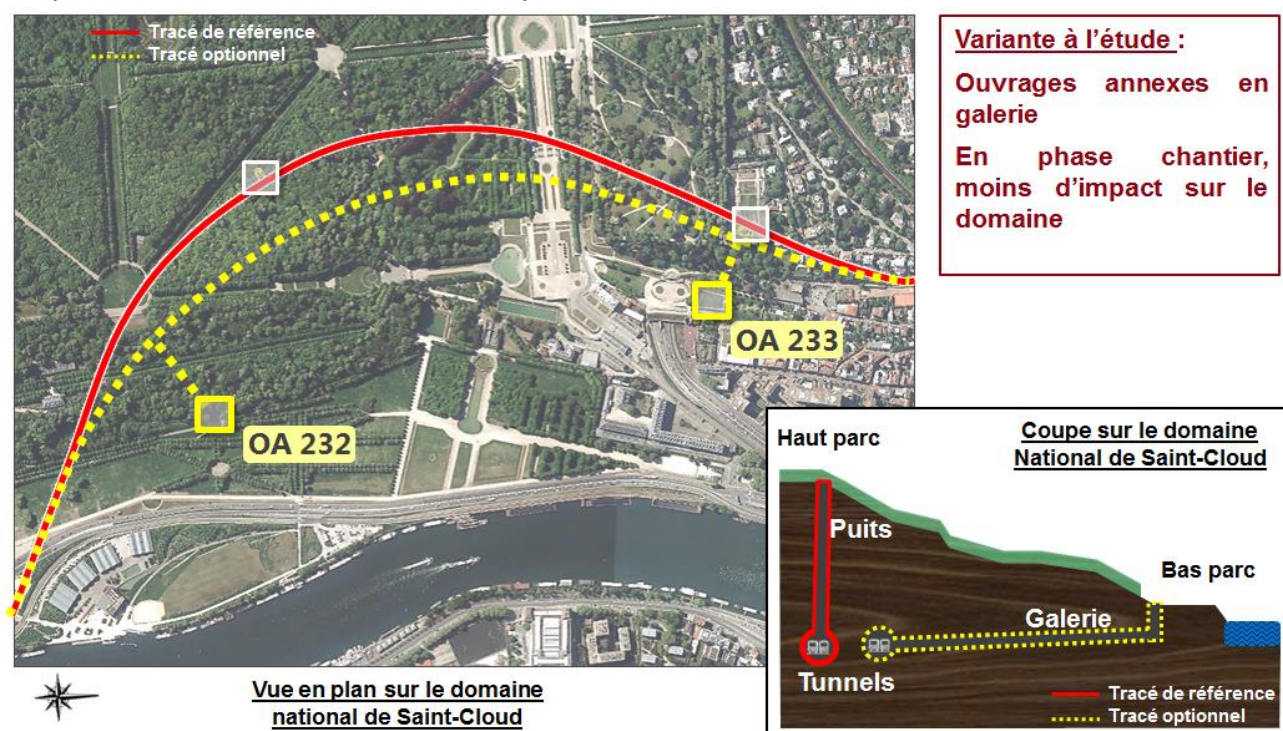
Sur le schéma ci-dessous, est représentée en jaune pointillé la variante proposée qui permettrait une gestion des chantiers moins impactante pour l'environnement.

Dans ce cas de figure, les accès de chantier de l'OA 232 pourraient se faire depuis le bas-parc avec une entrée/sortie grille de Sèvres ou grille du Mail.

Concernant l'OA 233, la logistique du chantier pourrait se faire depuis la rue d'Orléans ou depuis la voie en impasse située à proximité de l'entrée principale du parc au droit de la tête du tunnel de l'A13, évitant ainsi le passage par la grille d'honneur.

Cette variante sera étudiée en détail dans les études à venir avec l'objectif de minimiser les nuisances dans le domaine de Saint-Cloud.

En conclusion, et de façon générale, la SGP, dans sa fonction d'établissement public portant un projet d'intérêt majeur, travaille avec les services de l'État concernés pour prévoir un aménagement des ouvrages prévus au niveau du Parc de Saint-Cloud qui prend bien en considération les enjeux environnementaux du site. Consciente de la spécificité du site, la SGP conduit de nombreuses études pour s'assurer que le projet tienne compte de la biodiversité et du cadre de vie des riverains. Les autorisations données par l'État sont assorties de contraintes que la SGP devra respecter et sur lesquelles elle devra rendre des comptes.



Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte que le dossier présente une solution de base (puits verticaux) et une variante (puits déportés).

Elle souscrit pleinement aux études complémentaires de cette variante qui devront être menées en concertation avec les services de l'Etat et la commune de Saint-Cloud et ne se prononce pas à ce stade sur le choix à adopter.

Q6 – Quelles sont les mesures de sécurité prises pour empêcher les entrées par effraction en exploitation ?

Les accès aux ouvrages annexes sont réservés aux personnels. Ils sont toujours fermés de façon hermétique et ne permettent l'entrée qu'au personnel autorisé. L'autorisation n'est accordée que grâce à un contrôle d'accès (badge, code, etc.), doublé d'une détection d'ouverture anormale avec remontée d'alarme au PC de Sûreté et déclenchement des caméras de vidéo protection se trouvant derrière chacun de ces accès.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête en prend bonne note et attire l'attention de la SGP sur la nécessité d'un contrôle physique régulier et d'une maintenance de la fermeture de ces accès et des caméras de surveillance, la sécurité de la ligne et des usagers étant en jeu (Cf. thème n°15).

1.2.3.4.2. Réponse de la SGP à des questions particulières du public**Réponse de la SGP sur l'emplacement de l'OA 251**

Le dossier d'enquête publique fait apparaître l'emplacement de l'ouvrage annexe 251 à Rueil-Malmaison à l'angle des rues Danton et Bernard Palissy sur deux propriétés privées.

Cet emplacement a été défini en fonction du tracé, de la règle des 800 m entre deux puits de sécurité et de la surface nécessaire au chantier pour réaliser un tel ouvrage, soit environ 2 000 m².

La SGP a entendu en retour de l'enquête publique que l'une des deux parcelles présentait un jardin remarquable qu'il serait souhaitable de préserver.

À ce stade des études menées par la SGP, seule la faisabilité d'un ouvrage à cet emplacement est avérée ; d'autres emplacements respectant les contraintes évoquées ci-dessus seront néanmoins étudiés par la suite. Notons d'ores et déjà qu'un emplacement alternatif sur domaine public situé en limite de la ZAC de l'Arsenal à proximité du CAT et du parking Renault donnant sur la rue Gallieni à Rueil-Malmaison semblerait pouvoir satisfaire ces contraintes sous réserve du déplacement de l'ouvrage annexe 252. Si les études à venir montrent que cette solution est faisable, elle sera bien évidemment privilégiée car elle permettrait alors de ne pas affecter la parcelle privée où se situe le jardin remarquable en question.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la volonté de la SGP de trouver une solution alternative pour l'implantation de l'OA 251 et sauvegarder ainsi le jardin remarquable sis au N°5 de la rue Bernard Palissy à Rueil-Malmaison.

Réponse de la SGP sur l'insertion paysagère des ouvrages annexes

(Courrier de M. KOSSOSKI maire de Courbevoie joint au courriel 213, Courrier 16 de M. BERDOATI - maire de Saint Cloud)

Une attention particulière sera apportée, en phase d'étude de maîtrise d'œuvre et pendant tout le déroulement du projet, à la bonne insertion paysagère des ouvrages

annexes et à une remise en état des surfaces de chantier en concertation étroite avec les représentants institutionnels des territoires.

Les images ci-dessous présentent quelques exemples d'insertion d'ouvrage annexes :



Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse

Réponse de la SGP sur l'emplacement de l'OA 301

(Avis de Mme FISCHER adjointe au maire d'Asnières, Observation n°2 du registre n°1 d'Asnières, M. CONTENCEAU)

L'emplacement de l'ouvrage annexe 301 est envisagé rue Jeanne d'Arc à Asnières-sur-Seine, plus précisément au niveau du terrain sportif du Lycée Renoir qui n'est plus utilisé actuellement. Cet ouvrage annexe, une fois réalisé, respectera les contraintes

réglementaires en termes de rejet d'air, nuisance sonore, et distance par rapport au bâti.

La réponse apportée à question Q2 de la commission d'enquête ci-avant indique les mesures qui seront prises pour diminuer les nuisances en phase d'exploitation.

En phase chantier, les déblais pour la réalisation de cet ouvrage annexe seront évacués par camions. Les mesures prises pour limiter les nuisances pendant les travaux seront les mêmes que celles qui seront appliquées pour la réalisation des gares. Elles sont détaillées ci-après dans le thème 9.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête en prend acte et réitère (Cf. ci-dessus questions Q1 et Q2) ses demandes de mesures de contrôle.



1.2.4. Thème 4 : l'accessibilité multimodale aux gares

Ce thème traite de l'accessibilité multimodale aux gares : parkings relais, accès vélos, accès des piétons aux gares et cheminements piétons, accès des PMR (Personne à Mobilité Réduite), accès par voitures, maillage de bus...

Le thème tel que développé ne concerne que l'intermodalité.

L'interconnexion avec les autres modes lourds de transport (SCNF, RER, Tramway, Métro, Transilien) est traitée par le thème 5.

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

Ce thème a fait l'objet de 58 observations de la part du public et des institutions.

Ces observations ont été réparties selon les thématiques suivantes :

- La prise en compte de l'intermodalité dans le projet (observations à caractère général)
- Observations concernant l'intermodalité pour certaines gares.

La prise en compte de l'intermodalité dans le projet :

Courrier n°3 du registre de Nanterre - Ville de Nanterre : « L'intermodalité joue un rôle prépondérant pour insérer le réseau GPE dans un système de transport global cohérent et susceptible de gagner des parts modales sur la voiture.

En 2025, ce sont 5 pôles gares qui couvriront le territoire de Nanterre, rendant l'accessibilité piétonne à une desserte métropolitaine plus aisée. Pour autant, une partie du territoire demeure hors des périmètres d'attractivité piétonne des pôles gares. C'est pourquoi le traitement des espaces publics aux abords des gares doit intégrer les différentes composantes et définir une place juste pour l'ensemble des usages du pôle gare (piétons, cyclistes et bus). L'automobiliste n'a en revanche pas vocation à s'insérer dans ce schéma de mobilité.

Le métro GPE répond principalement à des déplacements domicile-travail pour des distances supérieures à 5 km. Pourtant, la mobilité de proximité reste toujours très majoritaire puisque 65 % des déplacements franciliens font moins de 3 km. Aussi, le renforcement de la desserte métropolitaine par le projet GPE ne peut masquer les besoins toujours aussi prégnants des petits et moyens déplacements qui s'effectuent à pied, en vélo et en bus. Autrement dit, les déplacements inter quartiers, encore majoritaires dans le schéma de mobilité francilien, ne s'effectueront pas par le métro GPE. Il y a donc bien un enjeu de complémentarité à trouver dans l'aménagement des abords des gares. »

Observation n°12 du registre de Rueil-Malmaison - Mme ALLAIN : « habite 44 rue JJ. Rousseau, favorable au projet tout en comprenant les soucis individuels et locaux (cf. jardin botanique). L'intérêt général est préservé, tout ce qui limite la nécessité de prendre l'automobile comme transport doit être encouragé »

Observation n°22 du registre de Rueil-Malmaison - M.VEROLLET « habite le quartier de Buzenval, à 2,5km de la nouvelle gare. Cette gare va énormément désenclaver les Hauts de Suresnes, Nanterre et Rueil. Cette nouvelle gare justifiera son investissement que si des transports en commun, rapides et efficaces y mènent avec des parkings aux prix dissuasifs. Bravo pour avoir prévu des abris-vélos, bravo enfin pour la qualité des dossiers »

Observation n°33 du registre de Suresnes - M.MORA: « La mise en place de parcs à vélos sécurisés aux abords de ces gares au détriment des stationnements véhicules va drainer une population jeune et desservir les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, et les familles souhaitant se rendre sur PARIS pendant leurs congés. »

Courriel 31 - M. NAGEOTTE : « Il serait intéressant de pouvoir embarquer dans la ligne 15 un vélo particulier de façon à pouvoir envisager un transport vélo + ligne 15 + vélo. Je pourrais ainsi par exemple rapidement me rendre porte d'Asnières : 1 km vélo + 4 stations ligne 15 + 4 km vélo »

Courriel 35 - ANONYME : « Pourquoi est-ce qu'il faut attendre la toute fin du projet, en 2027, pour relier la Défense ? Les transports y sont déjà saturés tous les jours aux heures de pointe... Dans l'attente, il serait bon de travailler à une meilleure efficacité des transports existants (plus de couloirs de bus, trains plus réguliers...) »

Courriel 44 - M. ANGENAULT : « Un projet magnifique pour changer la vie quotidienne de millions d'habitants de la région !

Le projet doit concilier 2 objectifs en apparence contradictoires : desservir des quartiers aujourd'hui éloignés des réseaux actuels et augmenter le maillage du réseau en banlieue.

Le premier objectif est bien rempli avec la création de points de correspondance alternatifs avec les lignes 13, J et L en dehors de pôles saturés comme la Défense ou Saint Lazare...Créer de nouveaux Châtelet serait une hérésie.

Le projet pourrait encore être amélioré avec la prolongation de lignes de métro au-delà de la Seine : 3, 10, 9, 8

Le 2ème objectif est perfectible car on ne peut économiquement pas multiplier à l'infini les branches et les gares. Il faudrait favoriser l'accès aux nouvelles stations par des circulations radiales nouvelles ou améliorées (**piéton, vélo, bus**) depuis les quartiers non desservis.

2 idées pour le bus : Remplacer les lignes actuelles trop longues et irrégulières par des lignes navettes courtes, fréquentes et électriques en étoile autour des nouvelles stations, Créer des couloirs de bus temporaires le matin (sens Banlieue>Paris) et le soir (Sens Paris>Banlieue) pour accéder rapidement aux stations, au détriment des déplacements automobiles vers Paris. »

Courrier joint au courriel 220 - Avis de la FNAUT Ile de France : « Les défauts communs de la ligne 15, en termes d'accessibilité, d'interconnexion et d'intermodalité des gares, se retrouvent sur le tronçon Ouest.

Accès :

la SGP a renoncé aux entrées dans l'axe de chaque extrémité de quai, pour ne garder le plus souvent qu'un point de descente, au cœur de la « boîte » entre surface et quai. Même les ascenseurs ne sont disposés qu'en un seul point, alors qu'ils sont fort opportunément doublés sur chaque quai pour assurer la continuité du service. De sorte que la distance de marche est rallongée de 100 à 300m quand on vient du mauvais côté.

Même à Mont Valérien où il y a désormais un accès de chaque côté du bâtiment gare, les deux conduisent à la même unique volée d'escaliers mécaniques et aux mêmes puits d'ascenseurs au-dessus du milieu des quais. Certes, comme dans toutes les autres gares, au niveau le plus bas, il y a trois volées d'escaliers. Ce triplement permet de mieux étaler les arrivées sur la longueur du quai aux heures d'affluence. Mais il n'a aucun effet sur les distances parcourues par l'usager pour rejoindre son train. »

Intermodalités : La qualité des correspondances avec les bus de rabattement est d'autant plus importante que le nouveau métro ne s'arrêtera en moyenne que tous les 2000m (10 inter stations sur 20,5 km). Il n'apparaît pas au dossier que les espaces de parvis suffisants aient été réservés, incluant les nécessaires emplacements pour accueillir des lignes de bus en terminus. Noter que la création d'une entrée dans l'alignement de chaque extrémité de quai aiderait à les trouver.

Ses défauts spécifiques tiennent à des choix de tracé prématurés. Ils sont restés quasiment inchangés après le débat public de 2010 pour le RTGP et n'ont pas bénéficié de leur rapprochement avec Arc Express, objet d'un débat public simultané. Et pour cause : son quadrant Ouest était à peine ébauché au moment des débats. Ils sont lourds de conséquences.

A- La gare de La Défense s'inscrira dans un gigantesque hub où se croiseront un million d'usagers par jour. Il y en a déjà plus de 500 000. Ce doublement n'est pas raisonnable, il fallait au contraire développer, en parallèle avec la construction des gares d'EOLE, les pôles d'échange secondaires autour de Grande Arche, à commencer par Nanterre Préfecture/Les Groues (deux gares, nous l'avons dit, séparées de 250m dans le projet SGP, réductibles à moins de 150 dans un autre tracé), de manière à répartir les flux de correspondance et les flux d'entrées-sorties dans le quartier allongé de l'EPADESA. Le risque pris est important en cas de perturbation sans préavis. Ainsi l'arrêt surprise du RER A, le 29 janvier 2015, a immobilisé une foule compacte à la gare St Lazare bloquant tous les escaliers mécaniques. Un hub susceptible de laisser des dizaines de milliers de personnes bloquées en espaces souterrains sera un jour ou l'autre un lieu de drame si des dispositions structurelles ne sont pas prises. En tout état de cause, de nouveaux aménagements de capacité pour les flux piétons en gare de La Défense sont indispensables. Il apparaît urgent d' accélérer les études et travaux à cet effet, avec un financement majoritaire de la SGP. L'AUT rappelle par ailleurs la nécessité de ne plus concentrer la quasi-totalité des constructions de bureaux dans les Hauts-de-Seine et notamment à La Défense, faute de quoi, malgré EOLE et la ligne 15, la saturation des réseaux de transport persistera.

B- Les quartiers sud et Ouest du Mont Valérien, sur les communes de Suresnes, Rueil et Nanterre, auraient pu être vraiment désenclavés par le passage de la ligne 15, dès lors qu'avait été abandonné le tracé passant par le bas de Suresnes, côté Seine. L'occasion a été ratée : les inter stations y sont de 3500, puis 2000 m, alors qu'au nord-Ouest du tronçon, sur Courbevoie et Asnières, elles font entre 1200 et 1800 m. A quoi bon mettre 19 minutes pour rejoindre la gare de Pleyel par la ligne 15 à partir de la gare du Mont Valérien si l'habitant des quartiers autour met en moyenne 30 à 40 minutes pour arriver au quai de sa gare ?

La mauvaise desserte des quartiers du Mont Valérien par le tronçon Ouest de la ligne 15 tranche avec celle des quartiers plus au Nord. Au sud de Nanterre la Folie, les quartiers sont réputés fortement enclavés mais la distance moyenne des 4 inter stations (5 gares) jusqu'au pont de Sèvres est de 2500m. Au nord de Nanterre La Folie, les quartiers bénéficient déjà du pôle de La Défense puis des lignes de Saint Lazare, de la ligne 13 du métro et enfin du RER C, et la SGP leur offre - c'est légitime mais paradoxal- une distance moyenne de 1700 m pour 6 inter stations (7 gares) jusqu'à St Denis Pleyel.

C- Le tracé par La Défense et Bécon les Bruyères doublonne celui des lignes J, L et U alors que l'abandon du tracé par Nanterre - La Garenne Colombes- Colombes délaisse 100 000 habitants.

En attendant la ligne 15 Ouest, un certain nombre de **projets prioritaires sur le réseau existant** doivent être mis en œuvre :

- le projet EOLE dont les travaux ne peuvent démarrer faute de plan de financement assuré à ce jour
- la modernisation à accélérer des lignes Transilien et notamment de la ligne L : régénération de l'infrastructure, changement du matériel roulant, mise en œuvre d'un véritable schéma directeur.
- des mesures pour renforcer la capacité et la régularité du tramway T2

Enfin, en dehors de l'enquête publique légale, l'AUT rappelle son souhait d'une meilleure prise en compte dans les processus de décision des usagers et habitants à travers leurs associations, notamment sur les aménagements détaillés des gares et de leurs abords. »

Courrier 11 adressé président de la commission d'enquête - Courrier de la CCI Paris-Ile-de-France :

« 2 — La réalisation du projet doit garantir une qualité de service et des interconnexions optimales

- **La gare de La Défense constitue un pôle emblématique qui doit permettre de promouvoir l'image de marque du Grand Paris**, notamment au travers des services qui y seront proposés aux voyageurs. **La ligne 15 Ouest sera en interconnexion avec le projet Eole et l'ensemble de la gare multimodale « Cœur transport » à La Défense.** L'ensemble du pôle devra donc être restructuré de manière à assurer des interconnexions les plus fluides possibles.
- **A Nanterre La Folie, une gare est prévue dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Paris- Normandie.** La correspondance avec la ligne 15 Ouest sera un nouveau facteur d'attractivité pour les territoires desservis par le Grand Paris Express, aussi la CCI Paris Ile-de-France reste-t-elle particulièrement attentive à **l'optimisation de cette interconnexion.**

> Demande : Les gares de Nanterre La Folie et La Défense devront offrir des interconnexions efficaces, et faire l'objet d'une approche ciblée à travers une offre de services à la hauteur des standards internationaux et prenant en compte tous les types d'usagers. »

Courrier 12 adressé au président de la Commission d'enquête - Délibération du Conseil Départemental du Val d'Oise du 16 octobre 2015 : « Après en avoir délibéré : **DEMANDE**, à l'instar du STIF, que soient bien intégrés au projet et financés notamment par la SGP, un dimensionnement des correspondances et une adaptation des gares existantes compatibles avec les évolutions de l'offre des Transiliens et RER à l'horizon 2030, avec l'arrêt systématique des Transiliens dans ces gares de correspondance ;

Observations concernant l'intermodalité pour certaines gares.

Commune de Saint-Cloud

Observation n°1 du registre de la préfecture d'île de France - M. PICCIOTTO : « Nous demandons expressément que les parcs de stationnement des stations de St Cloud et Bois-Colombes soient détruits car en centre-ville dense, leur présence constitue un encouragement (subvention déguisée) à l'usage de l'automobile... Ceci contrevient directement à l'objectif de la conférence de l'Avent et aux décisions qui y seront prise afin de lutter contre le dérèglement du climat. »

Observation n°2 du registre de Saint-Cloud - M. HERZOG : « Après un rapide examen des documents disponibles, il ressort qu'il serait très souhaitable de prévoir une liaison entre le terminus actuel de la ligne 10 du métro à Boulogne-Billancourt et la future gare de St Cloud. »

Observation n°14 du registre de Saint-Cloud - Lettre de M. BERDOATI, maire de Saint-Cloud: « La ville de Saint-Cloud disposera d'une gare sur le futur tracé de la ligne 15 Ouest. Chacun se félicite de ce choix. Pour autant plusieurs questions restent encore en suspens. D'après les documents fournis, la future gare de Saint-Cloud accueillera 85000 voyageurs par jour, ce qui la positionne sur ce tronçon en deuxième position derrière la gare de La Défense.

Une première exigence formulée à plusieurs reprises par la ville de Saint-Cloud, et n'ayant toujours pas été prise en compte, est l'amélioration des conditions d'accès au sein de la gare SNCF existante. La gare actuelle dite du Transilien dispose, pour accéder aux quais, d'un hall unique dont l'exiguïté ne permettra pas la gestion des flux futurs générés par la nouvelle gare. Il est urgent de revoir le dimensionnement de cette très vieille gare. A ce jour, nos observations sont restées sans réponse.

Dans cette même gare, des travaux importants de mise en accessibilité ont été réalisés. Cependant, la gare présente un double accès. Le premier par la rue Dailly est complètement adapté aux PMR. En revanche, le second accès, celui par la rue Armengaud, ne l'est pas du tout. Il manque un ascenseur. Il n'est pas envisageable que la situation reste en l'état avec l'arrivée de la ligne 15. »

Courriel 101 - Mme GANZEL : « J'habite loin de la gare de Garches, où les trains ne passent que toutes les 30 minutes la journée (ce qui me fait perdre un temps précieux sur ma journée de travail). Aussi j'avais pour habitude de me stationner à la gare de Saint-Cloud, où les trains sont beaucoup plus fréquents (toutes les 10 minutes en journée). Or la ville de Saint-Cloud a maintenant restreint le stationnement à 2h pour les non-Clodoaldiens!!! Des places de stationnement ont également été supprimées au bénéfice d'Autolib. Or les seules places d'Autolib à Garches sont devant la gare!!!

Le résultat est que toutes les places limitées à 2h sont vides, et que les autres sont réservées aux habitants de Saint-Cloud. Où est la logique du Grand Paris? Vous demandez aux banlieusards de se déplacer en transports en commun, mais vous nous empêchez de laisser notre véhicule à la gare, seul moyen de nous rendre à Paris! Sans parler du tarif du stationnement exorbitant peu incitatif!

A Nantes lorsque M. Ayrault a développé une politique sans voiture, il a instauré le stationnement GRATUIT à toutes les gares de tram des alentours. Il serait bon de s'en inspirer. Aujourd'hui les banlieusards sont discriminés en termes de moyens de déplacement en Ile-de-France. »

Courriel 163 - ANONYME suite à la réunion publique de Bois-Colombes:« 5. Un redéploiement (par le STIF ?) du réseau de bus dans la zone d'influence des gares sera probablement engagé. Quelle est la date probable de définition de ce redéploiement et quelles seront les modalités de participation du public à cette décision? »

Commune de Sèvres

Observation n°2 du registre de la commune de Sèvres M. MOURANCHE – AUT : « L'île de Monsieur sera affectée par les travaux de la ligne 15 sans que ses usagers puissent profiter d'une gare proche. La gare « Pont de Sèvres » sera à plus de 400m. Le tunnelier de la ligne 15 Sud repartira dans l'autre sens pour la ligne 15 Ouest. Il est vital pour les usagers du Tramway T2 que l'intermodalité de la station « Musée de Sèvres » ne soit pas affectée »

Courrier joint à l'observation n°4 du registre de Sèvres : Lettre de M. DE LA RONCIERE maire de Sèvres « Je me réjouis de constater dans les divers

documents de l'enquête que l'intermodalité avec le réseau de transport et l'accessibilité, notamment aux personnes à mobilité réduite, étaient deux priorités majeures du projet de la ligne Rouge. Ainsi, j'ai pris acte que «plus de 75% des gares des lignes sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris seront en correspondance avec un autre mode ferroviaire ou en site propre » ou que tous les trains seront accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux usagers en fauteuil roulant.

La gare Grand Paris Express du Pont de Sèvres illustrera ces engagements prioritaires. En effet, le choix de sa localisation est expressément présenté comme devant «assurer une correspondance cohérente avec les différents modes de transports présents sur le site» dont notamment la ligne 9 du métro ou la gare routière, «conforter sa fonction de pôle d'échange» et contribuer «à améliorer l'accessibilité de l'île Séguin, île de la culture et de l'innovation».

Or, ces objectifs que nous partageons tous ne pourront pas être atteints si la station musée de Sèvres de la ligne T2 du tramway, située en rive gauche de la seine, de l'autre côté du Pont de Sèvres, n'est pas rendue accessible par la création d'un ascenseur.

Il s'agit d'un équipement indispensable pour rendre réelle l'intermodalité et l'accessibilité du pôle d'échange annoncé dans l'enquête publique. Il conditionne la correspondance **entre la gare Grand Paris Express et la ligne T2 du tramway.**

J'ai pris en compte qu'une «première phase » d'étude de préféabilité avait été menée pour évaluer les incidences de la création du réseau Grand Paris Express sur les stations existantes et qu'elle avait mis en évidence des situations nécessitant des réaménagements. Egalement, j'ai pris bonne note de l'existence d'une provision actuellement de 1.5 Md€ consacrée à l'intermodalité avec le réseau et devant permettre des travaux d'adaptation des gares actuelles.

Je souhaite que les travaux nécessaires à la réalisation d'un ascenseur à la gare et au Pont de Sèvres bénéficient de ce financement et soit intégré au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. »

Courriel 62 - M. HUET : « Je profite de cette enquête pour vous demander l'étude d'une amélioration du passage sur le pont de Sèvres pour les piétons. Exemple:

- aménager un 'toit' ou 'couverture' contre la pluie,
- ajouter un tapis roulant (ou autre) pour accélérer le transfert entre le métro et le tramway...
- embellissement ... »

Commune de Suresnes

Observation n°20 du registre de la commune de Suresnes Mme DUMONT : « Avec tout mon soutien si cela réduit considérablement le temps de transport et améliore nos conditions de vie à Suresnes au niveau du transport. **Je formule le vœu que Suresnes soit aussi desservie (gare GPE), plus le bus 244 en site propre.** »

Observation n°22 du registre de la commune de Suresnes - Mme COTINEAU : « Dans l'attente de la prolongation de la ligne 2 du métro, nous souhaitons que le bus 244 soit en site propre »

Observation n°30 du registre de la commune de Suresnes - Mme MITRON-DUMAS:
« J'aimerais une voie pour le bus 244. Trop de trafic en période de pointe. Une voie réservée aux bus mériterait une étude. »

Observation n°31 du registre de la commune de Suresnes - M. DUPIRE : « Je souhaite la mise en site propre de la ligne de bus 244, qui faciliterait grandement la liaison avec Paris, sans attendre 2025 ou 2030 ! »

Courriel 3 - M. BOURSEAU : « Quel intérêt d'avoir une gare à Suresnes Mont Valérien, alors que d'excellentes gares existent à proximité (SNCF val d'or, T2 les Coteaux) pour les habitants sud de Rueil.

La question est : « qu'est-il prévu pour garer les voitures, car les deux gares citées n'ont pratiquement rien prévu et la mairie de St Cloud est draconienne sur le stationnement, partout limité à 2h! Cela augmenterait alors l'utilité du projet. »

Observation n°2 de la réunion publique de du 5 octobre à Rueil-Malmaison - M COIRIER : remarque la grande profondeur des gares et demande ce qui est prévu en termes de circulation verticale (ascenseurs, escaliers mécaniques).

Observation n°11 de la réunion publique du 5 octobre à Rueil-Malmaison - Mme GUEROUT, « habitante de Suresnes, demande ce qui est prévu pour le rabattement des habitants du bas de Suresnes vers la gare Rueil-Suresnes « Mont Valérien ».

Commune de Rueil-Malmaison

Observation n°3 du registre de Rueil-Malmaison - ANONYME : « je trouve le projet très intéressant, deux remarques à ce stade :

- d'ordre général : étant donné l'ampleur du chantier et de l'investissement, n'aurait-on pas pu prévoir une gare davantage proche du centre-ville, ce projet ne bénéficiera qu'à la frange Est de la ville qui est proche des gares du T2 de Suresnes, la partie Ouest étant quant à elle très éloignée
- d'ordre spécifique : quelles sont les surfaces de parking prévues afin de récupérer le flux de voyageurs qui déposeraient leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail »

Commune de Nanterre

Courrier n°3 du registre de Nanterre - Ville de Nanterre : « La Ville attire l'attention de la maîtrise d'ouvrage sur le phasage de la ligne 15. Nanterre sera le terminus du tronçon Noisy Champs - Nanterre Les Groues entre 2025 et 2027. Les flux de correspondance avec le RER Nanterre Préfecture seront particulièrement importants. Aussi, le dimensionnement et le traitement qualitatif des espaces publics nécessiteront une attention toute particulière. La Ville compte sur une coordination renforcée de l'Epadesa/CD92/Eole/SGP pour étudier plus finement les flux piétons, les accès, et le dimensionnement adapté des espaces publics. »

« Stratégie d'intermodalité

A l'instar de la gare des Groues, la Ville marque une ambition forte sur l'accessibilité de la gare la Boule. La proximité immédiate du centre ancien et la dynamique de pacification des espaces publics opérée, ainsi que les itinéraires structurants sur les grands axes, sont des vecteurs forts du développement du l'usage des cycles. La gare doit ainsi se doter d'une capacité de stationnement pour cycles importante.

Le bus répondant aux déplacements inter-quartiers ainsi qu'aux rabattements sur le pôle gare, ceux-ci doivent trouver leur place au sein du pôle gare en cohérence avec un schéma de bus global. Toutefois, un dimensionnement optimisé sur l'espace public doit être recherché de manière à assurer une complémentarité avec les usages piétons qui resteront très largement majoritaires. C'est pourquoi il est demandé de limiter les postes à quai en terminus au droit de la gare et d'éviter ainsi des arrêts prolongés en régulation qui nuiraient à la fluidité des déplacements piétons. Rappelons que la place

de la Boule est un lieu très contraint par la circulation automobile et que les espaces publics sont soumis à une forte pression des usages, quel que soit leur mode de déplacement. La priorité aux piétons et aux cycles doit être un enjeu prioritaire du projet d'espace public de la gare. Aussi, en cas de ligne en terminus, la Ville propose de dissocier les arrêts de dépose et de reprise, de manière à écarter les bus en régulation du parvis de la gare. La reprise s'effectuerait en revanche au plus près de la gare.

L'intermodalité avec le tramway génère un flux important de piétons qui doit être pris en compte dans le dimensionnement des espaces publics. Le franchissement de l'avenue Joliot-Curie doit être assuré dans des bonnes conditions de sécurité.

La Ville demande à être étroitement associée à l'étude d'intermodalité pilotée par le CD92, et souligne l'enjeu de l'inscrire dans un projet global de traitement de l'espace public prenant en compte l'ensemble des déplacements. »

Courriel 45 - M. ou Mme SANITH : « De belles idées, mais très long chantier. Habitant Nanterre-UNIVERSITE, je ne peux que constater que mon quartier reste comme même mal desservi.

N'habitant pas le centre, nous sommes loin des équipements (supermarché, mairie, Pharmacie, bureau de poste, restaurant, sécurité sociale, caf, banque....)

Domage qu'encore une fois, le quartier PLACE DE LA BOULE, soit encore privilégié ! Malgré cela, une très belle gare est en construction, espérons qu'il y aura des équipements autour de celle-ci.

Concernant les lignes 15 et 18, je suis ravie de voir qu'elles desserviront, l'aéroport Charles de Gaulle et Orly. Cela écourtera le temps de trajets et permettra de ne pas se fatiguer avec nos bagages pendant les correspondances.

Cependant, bien penser aux personnes en mobilité réduite, ainsi qu'au parents avec des jeunes enfants accompagnés de poussettes (Escalator assez large et ascenseur) Car demander de l'aide pour descendre la poussette dans les escaliers avec des jeunes enfants, tout le monde n'accepte pas! Hâte de les emprunter!!!! »

Courriel 208 - Mme. LEVEILLE : « serait bien qu'une liaison souterraine entre la gare de NANTERRE PREFECTURE et la gare de NANTERRE LA FOLIE soit créée. »

Courriel 212 M. ORDENER : « C'est un beau projet, l'amélioration des modes de transports est un élément indispensable à la vie des franciliens.

Je souhaite attirer votre attention sur l'engorgement de la gare de la Défense. J'y passe quotidiennement et je suis souvent étonné par la surcharge des transports. Il n'est pas rare que la descente du train se fasse sur un quai bondé même hors période de grève. La descente dans les couloirs SNCF se fait quotidiennement à "touche-touche" ce qui peut laisser imaginer le pire en cas de panique ou de problème. Je vous invite à vous rendre entre 8h15 et 9h de manière imprévue sur les quais de la ligne L, du RER A, du tram ou de la ligne 1 pour mesurer l'état de saturation du réseau. Il y a indéniablement des besoins nouveaux mais également une surcharge du réseau existant. Aussi me paraît-il indispensable, corrélativement au nouveau réseau, d'accompagner celui-ci par l'amélioration de l'existant. Un apport de personnes supplémentaires et leur passage via des correspondances sur le réseau actuel me paraît de nature à aggraver encore la situation »

Courrier n°4 du registre de la commune de Nanterre - Association Naturellement Nanterre : « -**Remarques sur la gare de la Boule** :

Pourquoi un seul accès ? Certes, c'est un parti-pris de la SGP de ne pas multiplier les accès pour que les moins fréquentés ne deviennent pas des « coupe-gorge »

*(propos d'un de ses représentants à une réunion publique à Gennevilliers en 2010) mais nous n'avons pas entendu dire qu'il y avait plus d'agressions aux 4 sorties de Nanterre-Préfecture ou aux 3 sorties de Nanterre-Ville et de Nanterre-Université qu'à la sortie unique de Chatou-Croissy... Alors pourquoi une seule sortie côté place de la Boule, surtout quand on constate que le plus gros des accès aux quais se fera sous l'accès qui serait possible côté Bd Hérold ? L'accès aux quais depuis l'entrée de la gare est évalué à 3 mn 30. C'est beaucoup et ça pourrait être un peu réduit avec un accès à l'est qui en plus arrangerait beaucoup des 65 000 usagers prévus, à commencer par les lycéens de Joliot-Curie. **Nous insistons donc pour que cette question d'un accès Bd Hérold soit réexaminée.** »*

Commune de Puteaux :

Courrier n°1 du registre de la commune de Puteaux - Ville de Puteaux: « elle se réjouit qu'un tel équipement puisse desservir le territoire de Puteaux et notamment le quartier d'affaires de la Défense. Le projet présenté appelle une observation de la Ville qui souhaite que la création de la ligne 15 soit l'occasion de permettre à la population de Puteaux et Nanterre d'accéder plus aisément au pôle de transport en créant un cheminement depuis l'avenue Wilson (résultant d'une étude menée en 2011 pour la DRIEA par le BET Groupe 6). »

Commune de Courbevoie

Courrier joint au courriel 213 - M. KOSSOWSKI maire de Courbevoie: « Ainsi, la Société du Grand Paris ne doit pas s'affranchir de la nécessité de travailler sur l'insertion urbaine de la gare multimodale Grand Paris Express dans la continuité de ce pôle d'attractivité. Je souhaite notamment que les constructions envisagées en accompagnement de cette nouvelle gare s'intègrent pleinement dans le tissu urbain existant.

Cette gare se situe sur un lieu stratégique avec une interconnexion forte avec la gare du Transilien. C'est pourquoi, une réflexion doit être menée sur les aspects d'accessibilité. En effet, le futur parvis débouche sur la rue de Bois-Colombes et se situe entre deux ponts enjambant les voies SNCF. Ce positionnement engendre deux questions : la première concerne le cheminement des piétons et notamment des personnes à mobilité réduite sur cette voie aux trottoirs étroits et présentant une forte dénivelée ; la seconde, l'accès de lignes de bus à ce nouveau parvis, puisque la place Sarraill et la place de la Gare ne sont pas adaptées à recevoir ce type de transport. Il me semble donc que ce point doit être affiné dans le cadre de l'intermodalité de ce pôle.

Je souhaite également vous interpeler sur la capacité d'écoulement des flux piétons des espaces d'interconnexions «Cœur Défense» de la future gare La Défense, avec la ligne 1 du métro, les RER A et E, qui connaissent déjà aujourd'hui des effets de saturation.

La Ville prévoit de participer activement au comité de pôle et s'engage à être force de proposition. Mes services se tiennent à la disposition de la Société du Grand Paris afin de travailler, le plus en amont possible, sur ces nombreux sujets »

Courriel 59 - M. ou Mme BONNEFOND : « Je souhaiterais que cette ligne ait un arrêt à Courbevoie centre.

Je trouve que les nouvelles lignes de métro et RER nous oublient totalement alors que nous allons avoir tous les ennuis dus aux travaux. Les nouvelles lignes passent par la défense alors que nous sommes à 15 minutes à pieds de la Grande Arche**Les**

lignes d'autobus s'arrêtent tôt le soir »**Commune d'Asnières**

Observation n°8 du registre d'Asnières - Mme Marie-Laure LEGER: « S'interroge sur l'aspect pratique de l'utilisation des gares par les passagers:

il me semble que le nombre d'ascenseurs est très insuffisant au regard de la profondeur des gares et du nombre de voyageurs prévu au quotidien (gare de Bécon: -36m / 55000 voyageurs / jour). Les escalators sont supportables à condition qu'ils ne soient pas trop profonds ; quant aux escaliers, réfléchissons à la profondeur (rappel : -36m) Ne pas oublier des surfaces suffisantes pour garer vélos et (quelques) voitures »

Commune de Bois-Colombes

Observation n°5 de la réunion publique du 14 octobre à Bois-Colombes - M. MEYER : « D'après les plans actuels, la nouvelle gare de Bois Colombes doit être implantée au niveau du marché de Bois Colombes.

J'imagine sans peine que les études d'impact ont montré que cette configuration va porter préjudice à la fois au marché et à la gare puisque la place est comptée dans ce secteur.

A-t-il été envisagé de couvrir les lignes de chemin de fer sur quelques dizaines de mettre au nord de la gare SNCF pour y relocaliser le marché ?

A-t-il été envisagé d'y transférer et rénover la gare Lisch pour y accueillir le nouveau marché ? Cela permettre de faire une belle synergie : créer un nouvel espace pour développer le commerce local et mettre en valeur le patrimoine de Bois Colombes. »

Observation n°20 de la réunion publique du 14 octobre à Bois-Colombes - M.LE DUC, « explique qu'il possède un box dans le parking qui va être démoli pour construire la gare de Bois-Colombes et demande quelles solutions sont envisagées pour remplacer ces parkings, pendant les travaux comme après, dans un quartier où il est déjà difficile de circuler et de se garer. »

Observation n°4 de la réunion publique du 14 octobre à Bois-Colombes - M.SCHNEIDER, « habitant de Bois-Colombes, s'inquiète de l'afflux de voyageurs en gare de Bois-Colombes et demande comment a été effectuée l'analyse pour gérer les flux de voyageurs, notamment en correspondance avec la Ligne J. Il craint que l'accès unique envisagé pour cette gare ne suffise pas à absorber le flux de voyageurs à l'heure de pointe, ce qui pourrait poser des problèmes de sécurité. »

Observation n°5 de la réunion publique du 14 octobre à Bois-Colombes - M.MEYER: « demande si l'aménagement d'un nouvel espace a été envisagé à côté de la gare de Bois-Colombes, en couvrant les voies de chemin de fer. Il remarque également qu'un tracé assez tortueux a été choisi pour placer la gare de La Défense sous le centre commercial des 4 Temps et demande s'il n'aurait pas été plus simple et moins cher de positionner cette gare vers Courbevoie »

Observation n°6 de la réunion publique du 14 octobre à Bois-Colombes - M.LIME : « estime que le projet autour de la future gare de Bois-Colombes manque d'ambition en termes d'aménagement général ou en termes d'accès. Regrettant le simple aménagement d'une passerelle, il souhaite qu'une ambition urbanistique plus grande soit mise en œuvre pour ce secteur, afin d'améliorer le confort des voyageurs. »

Commune de Gennevilliers :

Courrier joint à l'observation n°1 du registre de la commune de Gennevilliers -

Commune de Gennevilliers : « La Ville de Gennevilliers développe activement l'émergence de projets urbains et de renouvellement urbain autour des deux nouvelles gares : le quartier des Agnettes et le quartier gare des Grésillons.

La gare des Agnettes :

« La future gare devra comprendre une sortie sur le quartier NPNRU les Agnettes à Gennevilliers. »

La Ville restera vigilante quant aux propositions de restructuration du réseau de surface et des impacts sur les gares routières et les pôles d'échanges résultant de la création des deux nouvelles gares avec les projets en cours sur les quartiers.

Les propositions devront être cohérentes avec les études d'intermodalité initiées par le Comité de pôle et pilotées par le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine.

La Ville rappelle que la création de la ligne 15 ne doit pas se faire au détriment des nécessaires projets de modernisation du réseau existant avec :

- *Le prolongement de la ligne 13 bis jusqu'au Port de Gennevilliers en terminus inscrit au PLU*
- *le débranchement de la ligne 13 bis du métro soit depuis Saint-Lazare soit depuis La Fourche dès la mise en service de la ligne 14 prolongée*
- *La création d'une troisième gare de RER C sur le territoire de Gennevilliers inscrite au PLU.*
- *L'amélioration du réseau de bus : itinéraires pour répondre aux territoires non desservis ou en mutation et l'offre de service (amplitudes et fréquences) pour optimiser l'usage des transports collectifs.*
- *Couverture de la RN 315 (boulevard urbain A15) pour une meilleure liaison piétonne et urbaine entre la nouvelle gare et le quartier des Grésillons. »*

1.2.4.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique

Dans la pièce C : Présentation du programme sont présentées les grands principes de conception des gares page 31.

5. Les gares

Le programme de l'opération comprend 57 gares relevant du réseau de transport public du Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris.

Sur le réseau complémentaire structurant, 19 gares sont envisagées, dont quatre en connexion avec le réseau de transport public du Grand Paris (Nanterre, Saint-Denis Pleyel, Champigny Centre, Noisy-Champs).

5.1 Une nouvelle génération de gares

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 équipements 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.

Toutes les gares du réseau Grand Paris Express seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

En outre, la Société du Grand Paris a intégré dans la conception du Grand Paris Express et de ses gares des préoccupations écologiques fortes. Elles concernent, d'une part, l'optimisation des impacts environnementaux (préservation des ressources et minimisation des pollutions) et, d'autre part, l'insertion dans les territoires, avec un objectif transverse de limitation des émissions des gaz à effet de serre.

5.2 Des gares adaptées à leur environnement urbain

Les gares du Grand Paris s'adaptent aux spécificités de l'environnement dans lequel elles s'inscrivent. Chaque gare du réseau est définie en fonction du contexte urbain dans lequel elle s'installe et de la place qu'elle est vouée à y occuper. Il s'agit d'ancrer la gare dans son territoire et de faire correspondre et dialoguer l'univers du voyage dans les trains avec le monde de la ville et de ses activités.

Quatre familles de gares peuvent être identifiées au regard des caractéristiques de l'environnement urbain et des besoins des habitants des territoires desservis.

	Les gares de centre-ville s'intègrent dans des environnements urbains déjà existants et renforcent leur attractivité et leur dynamisme.
	Les gares nouvelles centralités accompagnent les projets de développement urbains en cours ou planifiés pour valoriser et resserrer les liens entre des territoires encore peu structurés.
	Les gares emblématiques du Grand Paris, 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.
	Les gares portes de la métropole : implantées au sein d'un aéroport ou d'une gare de train à grande vitesse, elles offrent au voyageur national ou international un accès privilégié à la région Ile-de-France.

Ces familles permettent d'adapter la conception des gares en termes d'insertion urbaine, d'offre de services et de valorisation des lieux au sens large.

On peut rappeler ici que les critères retenus pour la comparaison des impacts des différents scénarios d'implantation des gares sont (PIECE D : Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants / Chapitre D2 : Le choix du projet page 16:

o Critère 1.1 : Tracé et exploitation du réseau

Ce critère apprécie les incidences de l'implantation de la « boîte » de la gare (infrastructure gare) sur la performance du tracé de la ligne, tant au niveau du temps de parcours que par rapport aux ouvrages annexes (puits de ventilation, accès pompier, etc.) nécessaires. Il est évalué au regard des sous-critères suivants :

- compatibilité avec le tracé,
- compatibilité avec le programme.

o Critère 1.2 : Efficacité de la gare

Ce critère caractérise les possibilités d'organisation de la gare, tant au regard de son contexte urbain (position par rapport au quartier qu'elle dessert et au réseau viaire) que de son fonctionnement propre (organisation simple, claire et fonctionnelle).

Les sous-critères suivants sont analysés :

- **facilité d'accès par la voirie,**
- simplicité fonctionnelle et clarté de l'organisation de la gare.

o Critère 1.3 : 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,**
- **facilité d'accès à pied et à vélo.**

o Critère 1.4 : Insertion urbaine

Ce critère évalue la « création de valeur » instillée par la gare étudiée. Il s'agit d'évaluer la qualité de l'insertion de la gare dans le tissu urbain environnant, c'est-à-dire l'opportunité que représente son arrivée pour :

- créer de nouveaux services et commerces dans l'enceinte de la gare,
- permettre une valorisation urbaine du périmètre d'insertion de la gare et, le cas échéant, soutenir plus largement les projets de renouvellement ou de développement urbain,
- **desservir de façon attractive les polarités actuelles et futures du secteur (lieux publics, équipements et générateurs de flux particuliers).**

Les sous-critères retenus sont les suivants :

- pertinence en termes de création de services et de commerces à l'intérieur de la gare,
- pertinence en termes de projets de valorisation urbaine,
- **pertinence en termes d'apport pour l'environnement local et la desserte du quartier.**

2. Critères techniques et environnementaux :

En premier lieu, cet ensemble de critères apprécie la facilité de construction du scénario d'implantation de la gare au regard des difficultés techniques identifiées. Les points durs d'insertion (proximité de réseaux souterrains, qualité des terrains, etc.), ainsi que les difficultés liées à la méthode constructive prévue sont analysés.

Dans un deuxième temps, cet ensemble de critères apprécie l'impact sur l'environnement du scénario d'implantation de la gare et du tracé local associé, au regard des enjeux et risques suivants :

- respect des enjeux de préservation de la nature ou de la biodiversité,
- respect du paysage urbain,
- préservation des ressources en eau,
- risques technologiques,
- risques naturels (mouvements de terrain, inondations, ruissellements urbains...),
- pollution des sols,
- préservation des emprises privées

Enfin, cet ensemble de critères apprécie la facilité de gestion du chantier de la gare et du tracé local associé vis-à-vis des riverains et des activités voisines. Les contraintes considérées sont les suivantes :

6. L'articulation avec les autres modes de transport : interconnexions et intermodalité

6.1 Les dispositions prévues pour l'intermodalité et le maillage au titre de la réalisation du Grand Paris Express

Les projets d'infrastructure qui constituent le réseau Grand Paris Express intègrent les dispositions suivantes au titre de l'intermodalité et de l'optimisation du maillage entre les réseaux :

- ☐ **Lorsque les travaux de réalisation du Grand Paris Express ont un impact direct sur les espaces**

ou les équipements des réseaux de transport existants, y compris le réseau de surface (gares routières, notamment), ceux-ci sont reconstitués au titre du projet.

□ Les ouvrages de correspondance entre les gares Grand Paris Express et les gares ou stations des réseaux ferrés existants sont intégralement pris en compte dans le coût des travaux directement supporté par la Société du Grand Paris.

□ **Toutes les gares nouvelles du Grand Paris Express sont conçues et dimensionnées pour pouvoir accueillir les flux de voyageurs attendus à terme, en particulier les flux de correspondants avec les autres lignes de transport en commun, en tenant compte de la montée en charge de la fréquentation du réseau Grand Paris Express au fur et à mesure de sa mise en service progressive. Les gares du Grand Paris Express sont ainsi compatibles avec :**

- les évolutions de l'offre de transport programmées jusqu'à la mise en service du Grand Paris Express sur les lignes ferroviaires en correspondance, et les flux prévisionnels de voyageurs déterminés sur la base de ces évolutions ;

- les évolutions à plus long terme, postérieures à la mise en service du Grand Paris Express, dont la consistance et la programmation relèvent du STIF : la conception des gares Grand Paris Express préserve ainsi la possibilité de mise en œuvre future d'évolutions de l'offre qui pourront être définies dans le cadre des schémas directeurs des RER et des schémas de secteurs des lignes Transilien ;

- **la réalisation des autres projets de transport en commun connus à ce jour (prolongements de lignes de métro, projets de tramway et de transports en commun en site propre...).**

6.4 La création de pôles multimodaux innovants

L'intermodalité est un enjeu majeur pour le Grand Paris Express. Il s'agit d'assurer le succès et l'attractivité du réseau, en offrant aux voyageurs des conditions optimales de correspondance et d'accès aux gares quel que soit leur mode de déplacement.

Les gares du Grand Paris Express ont un rôle d'interface important entre les réseaux de transport d'une part et l'aménagement des quartiers de gare d'autre part. Cet enjeu est pris en compte dans le projet afin de faire des gares du Grand Paris Express des pôles d'échanges multimodaux innovants et proposant un haut niveau de qualité de service.

L'ambition du Grand Paris Express est de réaliser, avec les partenaires que sont le STIF, les acteurs locaux et les opérateurs de transports, une intermodalité qui favorise tous les modes de déplacement : marche à pied, bus, tramway, vélos, Velib', taxis, voitures particulières, deux-roues motorisés, auto-partage (Autolib'), covoiturage, etc., et de mettre en œuvre des aménagements qui s'insèrent harmonieusement et judicieusement dans leur environnement. Ces projets seront conçus de manière à laisser une place importante à l'innovation dans le traitement de l'espace public et pour permettre l'émergence de nouveaux modes de déplacements.

Pour atteindre cet objectif, chaque pôle fait l'objet d'une **étude de pôle** (dans un rayon de 800 mètres) et d'actions (dans un rayon de 300 mètres) qui devront être opérationnels à la mise en service du Grand Paris Express. Les études sont financées par la Société du Grand Paris et sont menées par un pilote (collectivité locale ou établissement public d'aménagement) en lien avec l'ensemble des partenaires concernés par le pôle et en premier lieu, le STIF et la Société du Grand Paris. Le pilote, désigné au cas par cas pour chaque gare, est l'acteur qui est considéré comme le plus pertinent à l'échelle de chaque territoire pour conduire la démarche.

Les actions projetées dans le cadre de l'étude de pôle s'articuleront avec les aménagements déjà envisagés par la Société du Grand Paris aux abords immédiats des gares. Un programme d'investissements sera formalisé à l'issue de la démarche avec pour chaque action, un maître d'ouvrage désigné, un coût, un financement et un planning de réalisation des travaux.

6.5 L'intermodalité avec le réseau de transport en commun de surface

Le STIF mène actuellement des études pour restructurer les réseaux de bus existants en lien avec l'arrivée des gares du Grand Paris Express. Ces études permettront de définir les itinéraires et les aménagements de bus à créer ou à reconstituer pour chaque pôle à l'horizon de mise en service du métro automatique. La Société du Grand Paris et les gestionnaires de voirie seront chargés de réaliser ces aménagements, qu'il s'agisse de points d'arrêt sur voirie ou de création de pôles bus, conformément à la répartition des périmètres de maîtrise d'ouvrage.

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, en les adaptant alors aux nouveaux besoins le cas échéant. Les montants correspondants sont intégrés au coût du projet.

6.6 L'intermodalité avec les modes actifs

Les aménagements des gares Grand Paris Express permettront aux voyageurs utilisant les modes de déplacement « actifs » (marche à pied, vélo, vélo en libre-service...) d'y accéder et d'en sortir aisément, de manière sécurisée et agréable. Ils établiront également une transition entre l'espace public urbain et l'espace de transport, en accueillant les usages liés à cette transition (attendre ou retrouver quelqu'un, garer ou reprendre son vélo, ouvrir ou fermer son parapluie, etc.). Une intermodalité de qualité sera ainsi assurée aux abords de la gare.

L'objectif est de créer, le plus souvent possible, de véritables « parvis de gare », permettant une organisation claire et sécurisée des connexions entre les différents modes et la voie publique, dans le respect des exigences réglementaires relatives à l'accessibilité des personnes en situation de handicap. Le parvis de la gare permettra également de mettre en scène l'émergence de la gare dans le paysage urbain, la rendant ainsi plus visible et lisible. Le périmètre précis des aménagements de surface traités dans le cadre du projet est défini au cas par cas, en fonction du contexte urbain propre à chaque gare Grand Paris Express.

L'aménagement des abords des gares Grand Paris Express est conçu pour permettre la mise en place d'espaces de stationnement pour vélos (abris, consignes collectives...). Ces équipements, qui seront conformes aux guides de référence établis par le STIF, ont vocation à s'inscrire dans une réflexion globale à l'échelle des territoires concernés. Dans ce cadre, chaque gare Grand Paris Express fera l'objet d'un traitement spécifique, tenant compte de son contexte d'insertion (réseau de voirie, éventuels aménagements existants, pratiques locales, contraintes topographiques...).

6.7 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'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 :

- le besoin éventuel de reconstitution de parkings publics existants sur lesquels les travaux de réalisation des gares pourraient avoir un impact en phase chantier ;
- la reconfiguration ou le redimensionnement de l'offre de stationnement existante ;
- 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, 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 ;
- l'absence de besoins nouveaux par rapport à la situation actuelle.

Parmi ces cas de figure, les éventuelles opérations de redimensionnement de l'offre de stationnement existante ou de création de parkings nouveaux n'entrent pas dans le périmètre des projets présentés à enquête préalable à déclaration d'utilité publique par la Société du Grand Paris : l'opportunité et les modalités de mise en œuvre de ces opérations devraient être confirmées en liaison avec le STIF et les acteurs concernés (communes, gestionnaires de voiries...).

1.2.4.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

- 1) Le mode de déplacement en vélo devenant de plus en plus courant comment seront gérés les accès à la gare pour les vélos ? Parkings payants? sécurisés? à l'intérieur des gares ? Possibilité de voyager avec un vélo ? sous quelles conditions ? comment alors se fera l'accès aux quais ? Les ascenseurs?
- 2) L'intermodalité entre la gare de Pont de Sèvres et le T2 à Sèvres sera-t-elle assurée dans le cadre du projet ?
 - y compris pour les PMR (ce qui suppose d'installer un ascenseur pour aller du pont à la gare du T2) ?

- à l'abri pour les piétons (cheminement piétons sur le pont à l'abri des intempéries) ?
 - Sa réalisation et donc son financement seront-ils assurés par la SGP ?
- 3) Le bus 244 qui relie le bas de Suresnes à la future gare de Rueil sera-t-il mis en site propre ? Si oui, qui assurera le financement des aménagements nécessaires ?
 - 4) De nouvelles lignes de bus sont-elles prévues pour alimenter la ligne 15 ?
 - 5) En ce qui concerne le stationnement des véhicules; des déposes voyageurs et des stations-taxis seront-ils à minima intégrés dans les aménagements des abords des gares ?
 - 6) Si la création de parkings nouveaux ou le redimensionnement de l'offre de stationnement n'entrent pas dans le périmètre des projets présentés à l'enquête publique, les besoins de reconstitution de parkings sur les sites de travaux et les stationnements existants sur les lieux d'implantation des équipements sont-ils bien pris en charge par la SGP ? A Bois-Colombes ou à Saint-Cloud par exemple ?
 - 7) Dans le cas où il n'existe pas à proximité de pôle bus en sera-t-il créé un systématiquement dans l'aménagement des abords de la gare pris en charge dans le projet ?
 - 8) Les comités de pôles auront-ils vocation à travailler sur une vision d'ensemble (périmètre des 300m) de la gestion des stationnements dans les villes bien que les financements ne soient pas intégrés dans le projet ? La possibilité de stationnement des PMR à proximité des gares, accessibilité par cheminements adaptés jusqu'à la gare sera-t-elle intégrée dans la réflexion ?
 - 9) La liaison par couverture partielle ou totale des voies entre les 2 rives du Transilien à Bois-Colombes apparaît comme une préoccupation récurrente des habitants de Bois-Colombes, impliquant les partenaires des 2 réseaux sera-t-elle incluse dans l'étude de pôles ?

1.2.4.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête

1.2.4.4.1. Réponse aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 – Le mode de déplacement en vélo devenant de plus en plus courant, comment seront gérés les accès à la gare pour les vélos ? Parkings payants? Sécurisés? A l'intérieur des gares ? Possibilité de voyager avec un vélo ? Sous quelles conditions ? Comment alors se fera l'accès aux quais ? Les ascenseurs?

Chacune des gares de la ligne 15 Ouest fera prochainement l'objet d'une étude de pôle pilotée par une collectivité ou un établissement public d'aménagement. L'objectif de ces études est de développer un projet de pôle prenant en considération l'ensemble des modes transports (marche, vélo, bus, nouvelles mobilités...). Ce projet de pôle se décline sous la forme d'actions à mener sur les espaces publics pour garantir à tous des conditions d'accès et de correspondances optimales entre modes dès la mise en service des gares du GPE.

Dans le cadre de cette démarche, tous les modes de déplacements seront pris en considération.

Des solutions de stationnement pour les vélos, en abris en accès libre-service et en consignes sécurisées Véligo, seront proposées dans et autour de chacune des gares, conformément aux préconisations formulées par le STIF en application du Schéma directeur du stationnement vélos, datant de mai 2014. Ce Schéma directeur est un cahier de référence technique pour la réalisation de stationnements vélos dans les pôles, gares et stations d'Île de France.

La SGP veillera également à être force de proposition pour apporter aux cyclistes des solutions innovantes dans le cadre d'expérimentation, mais aussi d'un possible déploiement de systèmes de vélos en libre-service.

Possibilité de voyager avec un vélo ?

Le STIF n'est pas favorable au transport de vélos dans le matériel roulant. Les politiques d'aménagement portées par les collectivités doivent favoriser l'accès à la gare pour les cyclistes et y permettre un stationnement sécurisé.

Comment alors se fera l'accès aux quais ? Les ascenseurs ?

Si les usagers du réseau du Grand Paris étaient autorisés à voyager avec leur vélo, les déplacements verticaux de ces usagers se feraient par les ascenseurs. En effet, pour des raisons de sécurité, l'utilisation des escaliers mécaniques ou des escaliers fixes serait à proscrire.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend bonne note du fait que ces réflexions seront intégrées dans les études de pôle et que la SGP entend être force de proposition pour apporter aux cyclistes des solutions dans le cadre d'expérimentation, mais aussi d'un possible déploiement de systèmes de vélos en libre-service.

La commission note également que le STIF n'est pas favorable au transport de vélos dans le matériel roulant. Par ailleurs, elle note que des abris en accès libre-service et des consignes sécurisées Véligo seront proposées dans toutes les gares.

Q2 – L'intermodalité entre la gare de Pont de Sèvres et le T2 à Sèvres sera-t-elle assurée dans le cadre du projet ?

- **y compris pour les PMR (ce qui suppose d'installer un ascenseur pour aller du pont à la gare du T2) ?**
- **à l'abri pour les piétons (cheminement piétons sur le pont à l'abri des intempéries) ?**
- **sa réalisation et donc son financement seront-ils assurés par la SGP ?**

La gare Pont-de-Sèvres, qui est incluse dans le périmètre de la ligne 15 sud, ayant été déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat n°2014-1607 du 24 décembre 2014, est hors du champ de la présente enquête publique. Le pilotage de l'étude du pôle du Pont de Sèvres est assuré par le conseil départemental des Hauts-de-Seine et est subventionné par la SGP. Il n'est pas prévu dans le programme du Grand Paris Express d'aménagements particuliers pour assurer une liaison plus directe entre le T2 et la future gare de Pont de Sèvres. Le lien piéton actuel par la traversée du pont de Sèvres sera bien entendu maintenu, et permettra de rejoindre directement l'accès GPE situé à proximité immédiate de l'accès au métro M9. Il n'est donc pas non plus prévu d'installer un nouvel accès PMR entre le pont de Sèvres et la gare du T2, dont

l'aménagement ne dépend pas de la SGP. La problématique des cheminements entre la rive gauche de la Seine (station du tramway T2) et la rive droite (métro ligne 9 et ligne 15) figure dans le programme de l'étude pilotée par le conseil départemental des Hauts-de-Seine. La gare de Pont de Sèvres sera en revanche directement reliée par un couloir souterrain et accessible aux personnes à mobilité réduite au métro 9 et à la gare routière existante.

L'ensemble des aménagements réalisés sur la voirie seront accessibles aux personnes à mobilité réduite conformément à la réglementation en vigueur. Le programme d'actions et ses modalités de financement ne sont pas encore définis sur ce pôle.

Appréciations de la commission d'enquête :

Si la commission est consciente que la liaison entre le T2 et la future gare du pont de Sèvres ne fait pas partie de la présente enquête, les nombreuses observations exprimées au sujet de cette liaison l'ont incitée à interroger la SGP à ce sujet.

Elle aurait souhaité avoir plus d'information sur l'état d'avancement des études menées dans le cadre de l'étude du pôle de Pont de Sèvres, la SGP précisant bien que : « La gare Pont-de-Sèvres, qui est incluse dans le périmètre de la ligne 15 Sud, ayant été déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat n°2014-1607 du 24 décembre 2014 ».

La commission prend acte qu'un couloir souterrain reliera bien la gare de Pont de Sèvres à la gare routière.

Q3 – Le bus 244 qui relie le bas de Suresnes à la future gare de Rueil sera-t-il mis en site propre ? Si oui, qui assurera le financement des aménagements nécessaires ?

La question de l'amélioration de la desserte en bus et de l'articulation des réseaux autour des différentes gares du Grand Paris Express sera étudiée par le STIF, autorité organisatrice de la mobilité, dans le cadre de la démarche de restructuration des réseaux de bus qui sera initiée au second semestre 2016. Dans ce cadre, il pourra être proposé de réaliser des aménagements de voirie en faveur des bus pour améliorer les performances du réseau de bus et la qualité de service proposée aux usagers, là où des points durs seront identifiés et là où l'espace public le permettra. Ces aménagements dépendent des collectivités gestionnaires de voirie, en l'occurrence les Communes et le Département. Les modalités de financement de ces aménagements de voirie éventuels ne sont pas définies à ce stade.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de la réponse de la SGP et souhaite que, dans le cadre des réflexions qu'engagera le STIF dès le second trimestre 2016 et de celles des comités de pôles concernés, une attention particulière soit apportée au renforcement de la ligne 244 et au traitement de l'amélioration de ses performances.

Q4 – De nouvelles lignes de bus sont-elles prévues pour alimenter la ligne 15 ?

La mise en service du Grand Paris Express créera de nouveaux besoins de mobilité en transports en commun qui appelleront la restructuration des réseaux de bus dans les territoires parcourus par le Grand Paris Express, avec la création d'éventuelles nouvelles lignes de bus ou l'adaptation de celles déjà existantes.

Ces démarches de restructuration des réseaux de bus sont pilotées par le STIF, autorité organisatrice des transports, en lien avec les collectivités, les gestionnaires de

voirie et les transporteurs bus concernés. Pour la ligne 15 Ouest, la réflexion sera initiée par le STIF au second semestre 2016.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de la réponse de la SGP.

Q5 – En ce qui concerne le stationnement des véhicules ; des déposes voyageurs et des stations-taxis seront-ils a minima intégrés dans les aménagements des abords des gares ?

La pièce C du dossier d'enquête publique (page 36) présente la démarche mise en œuvre par la SGP, avec les partenaires que sont le STIF, les acteurs locaux et les opérateurs de transport, pour concevoir puis réaliser des pôles d'échanges multimodaux innovants et proposant un haut niveau de qualité de service.

Les études de pôle prendront en considération tous les modes de déplacements, y compris la question du rabattement en véhicules particuliers (dépose-reprise ou stationnement de longue durée) mais également les taxis, les VTC, l'auto partage ou encore les véhicules en libre-service. Les actions qui seront projetées dans le cadre des études de pôle s'articuleront avec les aménagements prévus par la SGP aux abords des gares (parvis).

Selon les cas, la SGP pourra être amenée à réaliser elle-même, sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage, un certain nombre des aménagements correspondants. Dans les autres cas, les collectivités, maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voirie seront chargés de réaliser ces travaux, conformément à la répartition convenue dans le cadre du projet de pôle.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission a bien noté que la question de l'intermodalité aux approches des gares serait traitée ultérieurement dans le cadre des études de pôles. Elle s'interroge sur la définition précise des périmètres d'aménagement des gares pris en charge dans le cadre du projet du Grand Paris Express.

En effet, les éléments présentés dans le dossier n'en définissent ni les limites physiques, ce qui paraît cohérent en l'état d'avancement des études, ni un premier recensement des fonctionnalités par gare devant impérativement être prises en charge pour assurer l'intermodalité et permettre la définition d'un périmètre fonctionnel par gare.

La commission aurait apprécié que le dossier propose un premier recensement des besoins dans l'étude d'impact, ainsi qu'une première esquisse des axes de travail à déployer afin d'assurer la cohérence des mesures d'accompagnement à mettre en place dans le cadre des comités de pôle.

Q6 – Si la création de parkings nouveaux ou le redimensionnement de l'offre de stationnement n'entrent pas dans le périmètre des projets présentés à l'enquête publique, les besoins de reconstitution de parkings sur les sites de travaux et les stationnements existants sur les lieux d'implantation des équipements sont-ils bien pris en charge par la SGP ? A Bois-Colombes ou à Saint-Cloud par exemple?

La SGP distingue deux cas de figure : création de nouvelles places de stationnement ou reconstitution de places affectées par les travaux du Grand Paris Express.

Concernant la création de nouvelles places de stationnement, en cohérence avec le schéma directeur des parcs-relais établi par le STIF, l'analyse menée n'a pas fait apparaître d'opportunité de créer de nouveaux parcs-relais autour des gares sur la ligne 15 Ouest. En effet, les parcs-relais sont préférentiellement mis en place dans les secteurs extérieurs aux premières couronnes (zones 4 et 5) qui disposent d'un réseau de transports en commun de rabattement moins dense et n'offrent pas toujours une alternative à l'usage de l'automobile.

Concernant la reconstitution de places de stationnement existantes affectées par les travaux de réalisation des gares, le cas se présente pour les gares de Saint-Cloud et de Bois-Colombes.

Concernant la gare de Saint-Cloud, la réalisation de la gare du Grand Paris Express nécessite la démolition préalable du parking Joffre. La SGP s'est engagée à reconstituer à l'issue des travaux un parking d'une capacité au moins égale, soit environ 130 places.

Concernant la gare de Bois-Colombes, le parking en silo situé place de la Résistance est propriété de la SGP. Celui-ci devra également être démoli pour pouvoir réaliser l'infrastructure de la gare. La SGP prévoit de reconstituer ces places de parkings à l'intérieur de la boîte souterraine, sous la place de la Résistance.

Pendant les travaux de ces deux gares, ces places de stationnement ne seront plus disponibles. Compte tenu des contraintes de ces deux sites (tissu urbain dense), il n'est pas possible dans le cadre des missions de la SGP de reconstituer ces places pendant cette phase transitoire. La SGP, consciente des impacts que cela peut engendrer sur le fonctionnement de ces quartiers, planifiera, en lien avec les collectivités concernées, les travaux de manière à limiter au maximum la diminution des capacités de stationnement restantes.

Appréciations de la commission d'enquête :

En ce qui concerne les communes de Saint-Cloud et Bois-Colombes la commission prend bonne note de l'engagement de la SGP de reconstituer, à l'issue des travaux, un parking d'une capacité au moins égale à l'existant et de son engagement à assister, durant les travaux, les communes dans la planification des mises à disposition de places de stationnement de substitution pour les riverains (Cf. thème 11 – Q2)

Dans le cas de la gare de Saint-Cloud, une attention toute particulière à la recherche de solutions devra être apportée pendant la durée des travaux en ce qui concerne l'accès des personnels travaillant à l'hôpital et des visiteurs, soit par la mise à disposition de parkings temporaires à proximité, soit par la mise en place de navettes à partir d'aires de stationnement plus éloignées.

La commission souhaite souligner le rôle essentiel durant les périodes de travaux de l'information régulière du public ainsi que de la signalétique à mettre en place.

Q7 – Dans le cas où il n'existe pas à proximité de pôle bus, en sera-t-il créé un systématiquement dans l'aménagement des abords de la gare pris en charge dans le projet ?

Toutes les gares de la ligne seront desservies par des bus. Néanmoins, l'environnement urbain particulier à chaque gare ne permet pas d'y créer un pôle bus systématiquement. Par ailleurs, lorsque les gares du Grand Paris Express s'inscrivent

au cœur de projets urbains portés par les partenaires locaux, il convient d'examiner l'articulation entre l'opération d'aménagement et les perspectives de développement de l'offre de transport, notamment en termes de programmation et de calendrier.

Les études de pôle, qui seront menées en liaison avec l'ensemble des partenaires concernés, permettront d'établir un programme d'aménagements et d'équipements intermodaux qui s'insèrent harmonieusement et judicieusement dans leur environnement.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend note de la réponse de la SGP.

Q8 – Les comités de pôles auront-ils vocation à travailler sur une vision d'ensemble (périmètre des 300m) de la gestion des stationnements dans les villes bien que les financements ne soient pas intégrés dans le projet ? La possibilité de stationnement des PMR à proximité des gares, accessibilité par cheminements adaptés jusqu'à la gare sera-t-elle intégrée dans la réflexion ?

Dans les études de pôle, l'analyse des différents usages existants sera prise en considération dans un rayon de 800 m autour de chacune des gares. Les aménagements prévus et décrits dans le cadre du projet de pôle seront réalisés par les maîtres d'ouvrage, gestionnaires de voirie, dans un rayon de 300 m autour de chacune des gares.

Le thème du stationnement sera ainsi traité, notamment afin de rechercher une cohérence des règles de stationnement entre les différents maîtres d'ouvrage et gestionnaires concernés dans le périmètre d'étude, pour ainsi garantir un usage des différentes offres de stationnement conforme à leur fonction et limiter le stationnement illicite.

Si des aménagements s'avéraient nécessaires, l'étude de pôle identifiera un maître d'ouvrage ainsi qu'une estimation de l'investissement nécessaire.

Par ailleurs, l'accessibilité des gares à tous les usagers est un enjeu que l'étude de pôle se devra de traiter avec attention. En particulier, les gares du Grand Paris Express devront être accessibles par des cheminements non seulement adaptés mais également confortables pour tous les voyageurs, y compris bien sûr les PMR.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de la réponse de la SGP

Q9 – La liaison par couverture partielle ou totale des voies entre les 2 rives du Transilien à Bois-Colombes apparaît comme une préoccupation récurrente des habitants de Bois-Colombes impliquant les partenaires des 2 réseaux. Sera-t-elle incluse dans l'étude de pôles ?

La SGP est maître d'ouvrage du système de transport, qui est sa vocation première. L'exemple d'aménagement complémentaire à Bois-Colombes soulevé par certains habitants n'est pas de la compétence de la SGP. Ce type d'aménagement qui peut participer à l'amélioration du fonctionnement du pôle de transport pourra être soulevé dans le cadre de l'étude de pôle. Il relève a priori de la compétence de l'opérateur de transport (SNCF), puisqu'il concerne des travaux qui affectent une gare existante, et de la ville qui pourrait souhaiter valoriser cet espace.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de la réponse de la SGP mais tient à souligner que la couverture partielle ou totale des voies du Transilien à Bois-Colombes est apparue au cours de l'enquête comme un enjeu important. Par ailleurs, l'implantation choisie pour la gare du GPE renforce les enjeux liés au réaménagement des places et lieux de vie de la commune.

La commission souhaite que ce sujet soit abordé par le comité de pôle, répondant ainsi aux nombreuses demandes à ce sujet des habitants de Bois-Colombes.

1.2.4.4.2. Réponse de la SGP à des questions particulières du public

Réponse de la SGP sur le dimensionnement des correspondances

(Courrier 12 Délibération du Conseil Départemental du Val d'Oise du 16 octobre 2015, Observation n°14 du registre de Saint-Cloud - Lettre de M. BERDOATI, maire de Saint-Cloud, Observation n°4 de la réunion publique du 14 octobre à Bois-Colombes - M.SCHNEIDER, Courriel 220 - Avis de la FNAUT Ile-de-France)

Le futur réseau Grand Paris Express est conçu dès l'origine en intégrant les perspectives de croissance future des territoires qu'il desservira. La SGP 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. 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'Île-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 SGP 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 transports 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 Ouest.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de la réponse de la SGP.

Réponse de la SGP sur un deuxième accès à la gare de Nanterre la Boule

(Courrier n°4 du registre de la commune de Nanterre - Association Naturellement Nanterre)

La SGP privilégie, lorsque cela est cohérent avec le secteur d'implantation de la gare, un seul accès afin de concentrer les fonctions d'accueil, d'optimiser la lisibilité de l'entrée de gare et diminuer les risques liés à la sécurité des voyageurs. La gare de Nanterre La Boule a ainsi été conçue en étude préliminaire avec un seul accès.

Compte tenu des contraintes liées à l'insertion de la boîte souterraine de la gare sous l'avenue Joliot-Curie, la création d'un second accès donnant sur le boulevard Hérold impliquerait une surface supplémentaire nécessaire qui ne serait pas compatible avec le PLU et l'espace réservé pour le projet de prolongement du Tramway T1 à Rueil-Malmaison.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission constate que l'emprise linéaire de l'avenue Joliot-Curie ne permet pas d'y implanter un accès, compte-tenu de la largeur de la future station de tramway, des chaussées et des trottoirs. La recherche d'un éventuel 2^{ème} accès ne peut donc concerner que des espaces latéraux.

Elle note qu'une surface supplémentaire aurait permis la création de ce 2^{ème} accès et regrette que cette surface n'ait pas été prévue en amont et intégrée à la modification du PLU. Ce 2^{ème} accès permettrait de répartir les flux d'usagers désireux d'accéder à la gare compte-tenu :

- *de l'importante fréquentation piétonne attendue sur le secteur,*
- *des difficultés pour assurer en sécurité l'accès à la gare en raison de la présence de l'entrée du parking du magasin Décathlon.*

Elle demande donc que des études complémentaires soient diligentées :

- *d'une part pour déplacer l'accès au parking de décathlon ;*
- *d'autre part pour examiner le caractère indispensable ou non du 2^{ème} accès à la gare, surtout en cas d'impossibilité de déplacement de l'accès au parking.*

Réponse de la SGP sur l'accès Puteaux à la gare de la Défense

(Courrier n°1 du registre de la commune de Puteaux - Ville de Puteaux)

Les différents maîtres d'ouvrage des projets d'amélioration du pôle transport de la Défense (RATP, SNCF-Réseau, SNCF-Mobilités, STIF, UNIBAIL, DEFACTO, EPADESA, DRIEA et SGP) ont mandaté conjointement un bureau d'étude pour coordonner les différents projets sur ce secteur.

Les résultats de ces études seront pris en compte dans la conception des accès de la gare de la Défense.

A la suite des différents échanges ayant déjà eu lieu avec les acteurs présents sur le secteur, l'intérêt d'un accès vers Puteaux depuis l'Avenue Wilson a été identifié et la SGP devra donc dans tous les cas assurer une compatibilité du projet de la gare du Grand Paris Express avec l'éventuelle création d'un tel accès.

Notons que la maîtrise d'ouvrage et la construction de cet accès ne sont pas de la compétence de la SGP.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de la réponse de la SGP.

Réponse de la SGP sur l'intermodalité à la gare de Bécon-les-Bruyères

(Courrier joint au courriel 213 - M. KOSSOWSKI maire de Courbevoie, Observation n°8 du registre d'Asnières – Mme Marie-Laure LEGER)

Concernant la gare de Bécon-Les-Bruyères, la création du parvis de la gare Grand Paris Express permet en effet de créer une véritable intermodalité et une lisibilité du pôle d'échanges depuis l'espace public. Un travail de restructuration des lignes de bus sera mené par le STIF, autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France, en lien étroit avec la SGP et les communes du territoire concernées.

Dans le cadre de l'étude de pôle de la gare de Bécon-les-Bruyères qui sera menée sous le pilotage de la ville de Courbevoie, la SGP veillera à ce que la problématique des flux piétons sur la rue de Bois-Colombes, et notamment des personnes à mobilité réduite, soit bien prise en compte. De même, la proximité des arrêts de bus sera un des enjeux majeurs vis-à-vis de l'intermodalité.

En ce qui concerne l'aménagement intérieur de la gare, et compte tenu de sa grande profondeur, la SGP privilégie une solution permettant d'insérer 3 ascenseurs de grande capacité qui desserviront chacun des quais directement depuis le niveau émergence dans le but de faciliter l'accessibilité de la gare

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de la réponse de la SGP.

Appréciations finales de la commission d'enquête sur le thème considéré :

La Commission souhaite rappeler combien la qualité des espaces publics et des traitements des approches aux abords des gares constitue un enjeu aussi important que les gares elles-mêmes et sont gage de leur bonne insertion du projet dans le tissu urbain.

La commission souhaite insister sur le rôle très important que les élus doivent jouer dans les comités de pôles en identifiant en amont les actions à mener en terme d'urbanisation et d'aménagements nécessaires sur leurs communes afin que l'harmonisation des projets puisse se faire dans les meilleures conditions et dans l'intérêt commun.

Concernant le traitement des stationnements de proximité à proximité de la gare de Saint-Cloud :

- *La commission souhaite qu'une attention toute particulière à la recherche de solutions soit être apportée pendant la durée des travaux en ce qui concerne l'accès des personnels travaillant à l'hôpital et des visiteurs, soit par la mise à disposition de parkings temporaires à proximité soit par la mise en place de navettes à partir d'aires de stationnement plus éloignées.*
- *La commission insiste sur le rôle essentiel durant les périodes de travaux de l'information régulière du public ainsi que de la signalétique à mettre en place.*



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 et courriels relatifs à ce thème

Observation n°1 du registre N° 1 de Gennevilliers - Mme PEREZ, adjointe au Maire :
« La Ville rappelle que la création de la ligne 15 ne doit pas se faire au détriment des nécessaires projets de modernisation du réseau existant avec :

- le prolongement de la ligne M13 bis jusqu'au Port de Gennevilliers en terminus inscrit au PLU,
- le débranchement de la ligne M13bis du métro soit depuis Saint-Lazare soit depuis La Fourche dès la mise en service de la ligne 14 prolongée,
- la création d'une troisième gare de RER C sur le territoire de Gennevilliers inscrite au PLU ».

Courrier n°3 du registre de la commune de Nanterre - Ville de Nanterre : « Le secteur des Groues a vocation à accueillir deux gares (SGP et Eole) et, à l'heure actuelle, le projet de gare LNPN n'est malheureusement pas écarté.

Or, le fait qu'il n'y ait pas de coordination entre les enquêtes publiques en cours (Grand Paris Express et Eole) est regrettable, dans la mesure où il eut été préférable que l'enquête publique porte sur l'ensemble des projets d'infrastructures de ce périmètre, plutôt que de mener des enquêtes publiques parallèles qui ne donnent pas nécessairement une vision globale.

Par ailleurs, le fait que le projet LNPN ne soit pas soumis à l'enquête publique dans les mêmes temps ne fait que renforcer que le projet de gare à grande vitesse dans le secteur des Groues soit définitivement abandonné ».

« Nanterre va cumuler en 10 ans trois chantiers majeurs d'infrastructures de transports métropolitains : Eole, la ligne 15 du Grand Paris Express, et le Tramway T1. Dans le secteur des Groues, on peut se féliciter qu'existe une coordination des projets et de chantiers Grand Paris Express et Eole ».

Courrier n°4 du registre de la commune de Nanterre - Association Naturellement Nanterre : « Lors des débats publics sur les 2 projets de rocade ferroviaire autour de Paris, fin 2010-début 2011, notre association a rédigé un cahier d'acteur commun aux 2 débats dans lequel nous nous réjouissons que l'on veuille enfin réaliser un ouvrage de transport en commun répondant, au moins partiellement, aux besoins non satisfaits de la population des banlieues.

Nous n'avons rien à retrancher à ce que nous avons alors écrit ; le « Grand huit » de la Société du Grand Paris, tout particulièrement dans notre secteur, n'était selon nous pas orienté vers les habitants et les travailleurs.

Avec ses multiples variantes, Arc Express, le projet du Conseil régional, avait bien des attraits, notamment en matière de maillage avec l'existant, mais avait dû être bâclé pour être bouclé.

La fusion des 2 projets nous a satisfait sur le fond, mais avec 2 réserves importantes :

- alors que nous faisons partie de ceux qui contestent l'urbanisation des terres agricoles qui subsistent en Ile-de-France, le projet définitif dessert le plateau de Saclay (ligne 18) et fait faire un crochet à la ligne 17 pour les projets du groupe Auchan au Triangle de Gonesse. De plus, c'est dès 2023-2024 que ces

attaques contre l'agriculture de proximité sont portées alors que des liaisons urgentes entre banlieues densément peuplées et mal reliées entre elles devront attendre 2025 (notamment Pont de Sèvres - Nanterre), 2027 (Nanterre - St-Denis Pleyel), voire 2030 (Rosny-Champigny) ;

- *alors que le projet Arc Express prévoyait, selon les variantes, 3 ou 4 gares à Nanterre, le projet définitif n'en retenait qu'une sûre aux Groues en correspondance avec EOLE et une en option à la Boule ».*

Observation n°1 du registre n°1 de la commune de Sèvres - M. MOREL : « Seule la partie Bécon-les-Bruyères / St-Denis-Pleyel est innovante. La partie Pont de Sèvres /Bécon-les-Bruyères est redondante avec les dessertes SNCF, RER et tramway.

Une courte liaison Pont de Sèvres / Sèvres-Ville d'Avray par prolongement de la ligne de métro M9 permettrait d'obtenir, à faibles couts, un résultat voisin, la ligne SNCF n'étant pas saturée ».

Observation n°4 du registre n°1 de la commune de Sèvres - M. DE LA RONCIERE, maire de Sèvres : « Ainsi, j'ai pris acte que « plus de 75 % des gares des lignes sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris seront en correspondance avec un autre mode ferroviaire ou en site propre » ou que tous les trains seront accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux usagers en fauteuil roulant.

La gare Grand Paris Express du Pont de Sèvres illustrera ces engagements prioritaires. En effet, le choix de sa localisation est expressément présenté comme devant «assurer une correspondance cohérente avec les différents modes de transports présents sur le site» dont notamment la ligne M9 du métro ou la gare routière, «conforter sa fonction de pôle d'échange» et contribuer « à améliorer l'accessibilité de l'Île Séguin, île de la culture et de l'innovation » ».

Le maire évoque ensuite la question de l'accessibilité de la gare du T2 aux PMR et sollicite la création d'un ascenseur : ce sujet est traité dans le cadre de l'accessibilité.

Observation n°2 du registre n°1 de la commune de St-Cloud - M. HERZOG : « Après un rapide examen des documents disponibles, il ressort qu'il serait très souhaitable de prévoir une liaison entre le terminus actuel de la ligne M10 du métro à Boulogne-Billancourt et la future gare de St-Cloud ». Ce sujet est traité dans le cadre de l'accessibilité.

Observation n°3 du registre n°1 de la commune St-Cloud - M. ou Mme ALLE : « Prévoir l'extension de la ligne de métro 10 jusqu'à la gare de St-Cloud. Le tracé doit être suffisamment profond vers le pont des Gâte-Ceps pour éviter les nuisances aux environs (Allée Florent Schmidt). Prévoir un accès à la gare du Transilien au-dessus de la voie ferrée ».

Observation n°1 du registre n°1 de la commune de Suresnes - Mme ROULET : « Dommage que le parti pris ne propose pas une gare sur le territoire de la commune de Suresnes.

Il faut prolonger la ligne de métro M2 jusqu'à Suresnes qui permettrait une liaison directe avec Paris enfin ! Nous sommes la seule commune limitrophe de Paris qui n'est pas reliée à Paris par le métro ».

Observation n°2 du registre n°1 de la commune de Suresnes M. et Mme LEROUX : « Je constate que la ville de Rueil va avoir 2 stations Grand Paris alors que la ville de Suresnes n'en aura aucune ! Elle n'en aura que le nom. Quand aura-t-on aussi le métro à Suresnes, comme par exemple le prolongement de la ligne M2 à Suresnes ? ».

Observation n°3 du registre n°1 de la commune de Suresnes - Mme WESTERBERG-DUPUY : « Je constate que, pour nous qui habitons le bas de Suresnes, les nouvelles lignes du GPE ne changent rien. Au début, il était prévu une station de métro à Suresnes mais c'est finalement Rueil qui en a obtenu deux. Nous voulons un lien direct avec Paris : prolongement de la ligne de métro M2 ».

Observation n°4 du registre n°1 de la commune de Suresnes - M. MAGNAN : « Le prolongement de la ligne de métro n°2 serait un vrai plus pour permettre aux Suresnois de rejoindre Paris. Ce nouvel axe permet également de désengorger La Défense et la ligne M1 ».

Observation n°7 du registre n°1 de la commune de Suresnes - Signature illisible : « Il est fort dommage que Suresnes soit tenue à l'écart des possibilités offertes par ce projet. J'avais compris que la ligne M2 du métro serait prolongée, désenclavant le bas de Suresnes ».

Observation n°12 du registre n°1 de la commune de Suresnes Mme LAMOTTE : « Le prolongement de la ligne M2 du métro est indispensable pour relier Suresnes et désengorger La Défense. Pour le bas de Suresnes rien n'est envisagé dans le GPE, (pas de gare), il faut y remédier autant pour les Suresnois que pour ceux qui y travaillent, ainsi que tous les Franciliens qui y transitent ».

Observation n°13 du registre n°1 de la commune de Suresnes - Signature illisible : « La ligne M2 du métro doit être prolongée ».

Observations n°14 et 15 du registre 1 de la commune de Suresnes - Mme CHATARD et M. KHOURI : « Il est indispensable que la ligne M2 du métro passe dans le bas de Suresnes sinon on restera toujours dans une boucle de la Seine. Il en va de l'avenir culturel et professionnel pour beaucoup de foyers Suresnois ».

Observation n°18 du registre n°1 de la commune de Suresnes - Mme PUYAL : « Pourquoi la ligne de métro M2 ne va pas jusqu'au bas de Suresnes comme cela était prévu il y a quelques temps ? Les élus du Grand Paris doivent prendre ce souhait en compte ».

Observation n°19 du registre n°1 de la commune de Suresnes - M. CEULLARD : « Je trouve que c'est une excellente idée que la ligne M2 du métro passe dans le bas de Suresnes. Enfin un accès pour Pairs viable ».

Observation n°22 du registre n°1 de la commune de Suresnes - Mme COTINEAU : « Dans l'attente de la prolongation de la ligne M2 du métro, nous souhaitons que le bus 244 soit en site propre ».

Observation n°23 du registre n°1 de la commune de Suresnes - M. BERGENGNION : « Il serait plus intéressant de prolonger la ligne M2 du métro afin de pouvoir rejoindre Paris plus facilement ».

Observation n°25 du registre n°1 de la commune de Suresnes - Mme LECLAND-VOIRIN : « Le prolongement de cette ligne 15 est nécessaire et sera un atout certain pour les habitants ».

Observation n°26 du registre n°1 de la commune de Suresnes M. BRUN : « Prolongation de la ligne M2 et gare de métro dans Suresnes pour supprimer le trafic sur le pont, mais si cela reste dans l'état ce sera mieux que rien ! ».

Observation n°27 du registre n°1 de la commune de Suresnes - Mme TRIBOUILLARD :

« Je dis oui pour le métro (ligne M2) à Suresnes (bas).
Le T2 est surchargé. Besoin de confort pour les usagers ».

Observation n°28 du registre n°1 de la commune de Suresnes – M. TRIBOUILLARD :
« Il serait intéressant qu'une ligne passe par le bas de Suresnes. La ligne 15 ?
Pourquoi pas mais il semblerait que tout soit déjà en place.
Donc, prolonger la ligne M2 du métro jusqu'au bas de Suresnes permettrait de relier Paris rapidement, d'ouvrir aussi le bois de Boulogne à la promenade. Permettre la relation ligne M2 du métro et ligne 15 GPE, soulageant le T2 et la ligne pour Paris-St Lazare ».

Observation n°32 du registre n°1 de Suresnes - M. PARADIS : « Je suis pour la prolongation de la ligne M2 du métro ».

Courriel 9 - M. BLEUZE : « Nouvelle solution qui évite de transiter par Paris pour aller à La Défense (par exemple).

Egalement utile pour relier Les Agnettes à Saint Denis en soulageant la tristement célèbre ligne M13 du métro. Contribue au désengorgement de Paris. Mais les délais sont longs.

Permet de rallier la banlieue Sud sans traverser Paris.

Pour ce qui me concerne, je regarderai ce qui sera le mieux pour relier Les Agnettes à Chatillon-Montrouge : ligne M13 actuelle ou ligne 15 Ouest ...le temps de transport et les conditions de transport détermineront mon choix.

Toute nouvelle solution de liaison est intéressante et permettra de toute façon de répartir les voyageurs, des améliorations des conditions de transport, et donc de l'intérêt du projet ».

Courriel 17 - Mme DUCHEMIN-GISQUET : « Mais un prolongement de la ligne M3 du métro terminus Pont de Levallois-Bécon à la future gare Bécon-les-Bruyères est-elle prévue ? Soit avant soit après l'ouverture de ligne 15 ? ».

Courriel 22 - Mme DIVIN : « Dans la brochure, concernant la ligne 15 Ouest, vous expliquez le choix entre la correspondance Les Agnettes et les Courtilles de la ligne M13 par une plus grande linéarité du tracé avec les Agnettes.

Pourquoi une correspondance avec Gabriel-Péri n'a-t-elle alors pas été envisagée ?

Le nombre de personnes utilisant cette station est toujours très important, et cela serait relié au centre d'Asnières-sur-Seine. Merci d'avance de prendre cette remarque en considération ».

Courriel 26 - M. ANGOVE : « Quid de l'extension des lignes de métro vers la petite couronne ? :

- lignes M9, ligne M10 par exemple jusqu'à Sèvres ou St-Cloud,
- ligne M2 jusqu'à Suresnes ...

Prévoir plus de tramways aux heures de pointe ».

Courriel 27 - ANONYME : « Au regard de ce projet, je trouve que trois liaisons à venir sont fondamentales :

1. ligne 15 : la défense - Saint Denis Pleyel : j'imagine une meilleure connexion à l'aéroport Charles de Gaulle soulageant, le RER B occupé par des trajets quasi-directs vers le site, et le nœud des Halles ;
2. ligne 15 : Nanterre la Folie - Pont de Sèvres : pour les riverains de la ligne T2, ce tronçon souterrain et plus rapide leur permettrait une utilisation plus fluide et moins chargée de leur ligne à ciel ouvert, de même, pour les habitants de

Nanterre, cela leur permettrait de multiplier leurs options de transport en commun vers le Sud et ainsi, globalement, harmoniser le flux des voyageurs sur la zone ;

3. ligne M14 : Saint-Denis Pleyel - Aéroport d'Orly : en cohésion avec le projet de liaison entre les gares Villejuif Institut Gustave-Roussy / Pont de Sèvres / Saint-Denis Pleyel / Aéroport Charles-de-Gaulle : sans cette extension de ligne rapide et sûre, le projet de ligne 15 Ouest perdrait beaucoup de son sens ».

Courriel 29 - M. LEROUX : « Entre Pont de Sèvres et La Défense, aucune ligne du métropolitain ne traverse la Seine, donc aucune connexion directe avec la ligne 15 pour les lignes M10, M2.

En espérant que ces 2 dernières lignes (M10 et M2 seront prolongées au-delà de Paris en traversant la Seine pour avoir aussi des interconnexions avec la ligne 15 Ouest ! ».

Courriel 30 - Mme ESTRADA : « Ce projet de Grand Paris est un excellent projet permettant de relier de nombreuses communes de banlieue dans lesquelles la circulation automobile est un cauchemar. Je suis particulièrement intéressée par la gare de Rueil-Suresnes Mont-Valérien qui sera directement reliée à la gare de la Défense, permettant ainsi d'éviter les bus qui sont la plupart du temps pris dans la circulation.

Bravo pour ce projet ambitieux, espérons qu'il sera réalisé dans les temps, nous avons hâte de pouvoir utiliser ce nouveau réseau ! ».

Courriel 33 - M. MALINES : « Et toujours rien pour désolidariser le tronçon Asnières-Gennevilliers de la ligne M13 de son pendant St-Denis en prolongeant la ligne de la Fourche jusqu'au centre de Paris. Ce ne sont pourtant pas les enquêtes qui manquent, disant que cette ligne dans son ensemble est la pire du réseau, et ce tronçon l'un des plus mal desservis (c'est le cas de le dire !).

Alors, oui, bien sûr, j'approuve totalement l'amélioration du réseau. Les lignes circulaires manquaient cruellement aux Franciliens, il est grand temps de s'en occuper, et ce projet est une bonne chose.

Mais pour les habitants de Clichy, Asnières, Gennevilliers, la galère continue. Enfin, depuis le temps, on est habitué, hein ? ».

Courriel 41 - Mme DESTRAÇ : « Habitant le centre de Nanterre et travaillant à Vanves et Boulogne je me vois obligée de passer par Paris pour me rendre dans des banlieues pourtant proches géographiquement et avec des temps de trajets allant de 50 mn à plus d'une heure.

C'est donc avec hâte que j'attends la construction de la ligne 15 entre Nanterre la Boule et Issy RER. Comme l'a déjà mentionné un précédent usager je trouve aussi qu'il serait très intéressant de pouvoir embarquer un vélo afin de vraiment réduire les trajets ».

Courriel 44 - M. ANGENAULT : « Un projet magnifique pour changer la vie quotidienne de millions d'habitants de la région !

Observation : Le projet doit concilier 2 objectifs en apparence contradictoires : desservir des quartiers aujourd'hui éloignés des réseaux actuels et augmenter le maillage du réseau en banlieue.

Le premier objectif est bien rempli avec la création de points de correspondance alternatifs avec les lignes M13, J et L en dehors de pôles saturés comme la Défense ou Saint-Lazare ...

Créer de nouveaux Châtelet serait une hérésie.

Le projet pourrait encore être amélioré avec la prolongation de lignes de métro au-delà de la Seine : M3, M10, M9, M 8 ».

Courriel 45 - Mme DELAVALLETTE : « C'est une déception pour moi. Pourtant il y aurait d'autres solutions dont certaines réclamées depuis plusieurs années comme le prolongement de la ligne M2 du métro (Porte Dauphine).

Mais on pourrait réfléchir aussi à un tramway qui ferait le lien entre Suresnes et la Porte-Maillot ou La Muette ».

Courriel 47 - M. MENEZ : « Ce tronçon permettrait de désengorger également (du moins je l'espère) une partie du RER A aux heures de pointe, qui souffre de l'augmentation de la fréquentation. Mais qu'en est-il du réseau de bus qu'il serait pertinent de revoir afin d'optimiser les déplacements autour de cette nouvelle ligne ? ».

Courriel 48 - M. CHUNG TO SANG : « Nous approuvons totalement le principe du projet de ligne M15. Il y a vraiment besoin d'une liaison transversale à travers le département des Hauts-de-Seine, qui répond au bassin d'emploi et de vie. Elle ouvre de plus de nouvelles opportunités de trajet pour se rendre à Paris, grâce à une liaison plus aisée à la ligne de RER A.

S'agissant des deux gares qui nous intéressent (Les Agnettes et Bois-Colombes), l'emplacement projeté nous semble cohérent ».

Courriel 49 - M. ou Mme PENOT : « Très beau projet. Dommage d'attendre aussi longtemps. Ce serait bien de prévoir la prolongation de la ligne de métro numéro M10 de Boulogne Pont de Saint-Cloud jusqu'à la gare de Saint-Cloud ».

Courriel 52 - M. COLINET : « Un dépliant sur cette enquête a été déposé dans ma boîte aux lettres. Je suis très favorable à la construction de cette ligne M15. En effet, avec celle-ci, je me poserais la question avant de prendre la voiture pour aller à la Défense ou à Issy les Moulineaux. Le gain de temps en transport avec cette ligne est considérable. J'espère que cette ligne verra le jour. Surtout si elle passe par la gare les Grésillons qui est à 10 mn à pied de chez moi ».

Courriel 53 - M. POULLAQUE : « La prolongation Nanterre La Folie - La Défense doit être priorisée et être intégrée dans le premier lot (2025). En effet, elle permettra de libérer une partie du flux Ligne RER A (Nanterre), comblera la fréquence trop faible des moyens de transports entre le sud des Hauts-De-Seine et la Défense (T2, Ligne L), et permettra à beaucoup de Nanterriens d'éviter les bus pour rejoindre leur travail à la Défense.

Il y a plus de gens qui travaillent sur La Défense que sur Nanterre La Folie ou sur les Hauts-De-Seine Sud. Les bus et les rames de tramway sont saturés pour rejoindre la Défense ».

Courriel 55 - M. ULLSTROM : « Nous suggérons que les lignes M3 et M10 soient également prolongées pour rejoindre / créer une correspondance avec une ligne du "Grand Paris" (exemple : prolongation du métro M3 "Pont de Levallois" jusqu'à la gare de Bécon-les-Bruyères).

Une étude sur l'extension de ces deux lignes de métro a-t-elle été réalisée ? ».

Courriel 62 - M. HUET : « Je profite de cette enquête pour vous demander l'étude d'une amélioration du passage sur le pont de Sèvres pour les piétons. Exemple :

- aménager un 'toit' ou 'couverture' contre la pluie,
- ajouter un tapis roulant (ou autre) pour accélérer le transfert entre le métro et le tramway ...

- embellissement, ... ».

Ce sujet est traité dans le cadre de l'accessibilité.

Courriel 68 - Mme ANSARD : « Cette ligne 15 Ouest est une très bonne idée. Elle permettra notamment de désengorger le T2 grâce à son arrêt à la Défense ».

Courriel 71 - M. ou Mme PERET : « Aujourd'hui je me rends de Sèvres (haut de sévres) à St Denis en voiture car les transports sont trop compliqués. Bus pour aller jusqu'au pont de Sèvres, changement de métro etc. avec PC en mains et un genou défectueux cela est compliqué. Cette ligne 15 serait la bienvenue.

A quand un prolongement métro jusqu'en bas de sévres ? Merci pour tout ce que vous faites ».

Courriel 92 - M. GOMES : « Suresnes est la seule ville avec contact direct avec Paris et qui n'a pas une station de métro.

Le Grand Paris a l'objectif d'intégrer le territoire et de diminuer le temps des trajets. Malheureusement, pas pour la ville de Suresnes.

C'est vraiment dommage que le Grand-Paris n'a pas comme ambition de desservir les quartiers, comme il fait le métro Parisien avec des arrêts à chaque 500 m : il n'aura même pas une station de métro du Grand Paris sur la commune. Actuellement, seulement un « puits de sécurité » est prévu sur le territoire Suresnois.

Ça veut dire que le métro de la ligne 15 Ouest va traverser une parcelle de la ville de Suresnes et il ne va même pas s'arrêter ! (impensable pour un quartier parisien, par exemple !)

La station de la ligne 15 "Rueil - Suresnes Mont Valérien" est très loin pour y aller depuis le bas de Suresnes : plus de 30 mn de marche et sans aucune correspondance. Voici les suggestions pour finalement intégrer Suresnes du point de vue des transports :

- pour la ligne 15 Grand Paris Ouest : Faire une Station intermédiaire entre la station « Saint-Cloud » et la station « Rueil Suresnes Mont Valérien » : pour faciliter la vie des personnes qui habitent ou travaillent (Dassault Aviation, Capgemini, Airbus, etc.) à la frontière entre St-Cloud et Suresnes.
- pour les lignes existantes : Vous proposer d'étudier une viabilité pour prolonger la ligne 2 du métro (Porte Dauphine) pour desservir le centre-ville de Suresnes et, ensuite, faire une correspondance avec la station de la ligne 15 "Rueil - Suresnes Mont-Valérien". Cela va permettre aux habitants de Suresnes de joindre la station du futur Grand Paris Express et également de joindre Paris d'une façon plus simple et rapide.
- le projet du Grand Paris a également le projet de prolonger les lignes actuelles de métro (ligne M11, ligne M14 etc.). Pourquoi ne pas faire la même chose avec la ligne 2 du métro Parisien et arriver finalement à Suresnes ? ».

Courriel 110 - M. ou Mme TETAT : « Le choix de la gare de Suresnes-Rueil Mont-Valérien sur la commune de Rueil implique de prolonger le M2 jusqu'au bas de Suresnes car dernière ville limitrophe de Paris n'ayant toujours pas de métro ».

Courriel 112 - Mme LOPEZ : « La ligne 15 Ouest a de nombreux intérêts :

- désengorgement du T2 aujourd'hui devenu impraticable aux heures de pointe malgré la réduction du temps entre les passages de tram,
- mieux desservir des zones du CAMV entre elles et donc, les désenclaver,
- gain de temps plus qu'important sur des zones mal connectées entre elles aujourd'hui : Suresnes-Les Grésillons / La défense – Roissy ;

Par contre, pour que le projet sur l'Ouest soit complet, il faudrait évidemment étendre la ligne M2 a minima jusqu'au Pont de Suresnes.

En effet, quand on regarde la carte, il est évident qu'il y a une zone de vide au niveau des transports à cet endroit-là alors que la M10 va jusqu'à Boulogne et la M9 jusqu'à Pont de Sèvres ».

Courriel 115 - M. ou Mme LOPEZ : « Ce projet est intéressant mais la station Rueil-Suresnes ne concerne en réalité qu'une partie de la population Suresnoise (Cité Jardins et plateau Ouest) puisque la station est à 600 m du territoire de la commune de Suresnes. Alors que les quartiers les plus peuplés de la ville se trouvent plutôt vers la Seine et sont bien loin de cette station qui ne sera pas très facile d'accès.

Pour compléter ce dispositif, il est indéniable de prolonger la ligne de métro M2 (projet déjà évoqué depuis plusieurs dizaines d'années) qui désengorgera le T2 et désenclavera les quartiers Carnot-Gambetta, Centre-Ville, République, Liberté ».

Courriel 128 - M. ou Mme PERRIN : « Dans le 92, département très étendu du Nord au Sud, pourquoi relier des zones déjà bien desservies en créant une ligne très proche de Paris ? Il vaudrait mieux relier Nanterre, Rueil, Garches, Ville-d'Avray, et Chaville à Châtillon et connecter ces gares par Métro au réseau parisien. Prendre exemple sur les grandes métropoles du monde, comme par exemple Pékin ou Shanghai ... ».

Courriel 191 - M. RENAUDIN : « A la vue du projet de la ligne 15 Ouest, il ne semble pas prévu d'assurer l'intermodalité entre la ligne 10 (Terminus Pont de St-Cloud) et la gare de St-Cloud (SNCF et futur 15). Le prolongement de la ligne M10 jusque la gare de St-Cloud aurait pourtant plusieurs effets bénéfiques :

- moins de circulation sur le pont de St-Cloud et dans la rue Dailly,
- une diminution de la pollution atmosphérique due aux nombreux feux rouges et démarrages en côte dans la rue Dailly,
- une diminution de la pollution auditive due aux nombreux passages d'autobus ».
- une diminution des temps de parcours pour les usagers ».

Courriel n°212 - M. ORDENER : « C'est un beau projet, l'amélioration des modes de transports est un élément indispensable à la vie des franciliens.

Je souhaite attirer votre attention sur l'engorgement de la gare de la Défense. J'y passe quotidiennement et je suis souvent étonné par la surcharge des transports. Il n'est pas rare que la descente du train se fasse sur un quai bondé même hors période de grève. La descente dans les couloirs SNCF se fait quotidiennement à "touche-touche" ce qui peut laisser imaginer le pire en cas de panique ou de problème. Je vous invite à vous rendre entre 8 h 15 et 9 h de manière imprévue sur les quais de la ligne L, du RER A, du tram ou de la ligne 1 pour mesurer l'état de saturation du réseau. Il y a indéniablement des besoins nouveaux mais également une surcharge du réseau existant.

Aussi me paraît-il indispensable, corrélativement au nouveau réseau, d'accompagner celui-ci par l'amélioration de l'existant. Un apport de personnes supplémentaires et leur passage via des correspondances sur le réseau actuel me paraît de nature à aggraver encore la situation ».

Courriel 214 - Mme FRANÇOIS : « Je passe régulièrement par la station de la Défense. Je constate que celle-ci est largement saturée et que les connexions et changement de ligne sont souvent difficiles.

Dans la mesure où la création de ces nouvelles infrastructures va augmenter le flux de passagers, il me paraît indispensable d'accompagner cette création par la rénovation et réflexion de l'existant pour éviter les problèmes ».

Courriel n°215 - M. ou Mme VINCENT : « *J'ai lu attentivement les observations de M le Maire de Courbevoie. Les liaisons à la Défense sont complètement saturées et il faut y réfléchir. Ce projet promet des améliorations, c'est louable.*

Mais avec un peu de sarcasme je dirai que si déjà le réseau existant, comme la ligne L, fonctionnait régulièrement et correctement (sans trains supprimés tous les jours de manière inexplicable), cela irait aussi mieux.

En faire plus est bien, mais alors comment va être géré ce qui existe avec du mal ? ».

Courriel n°165 - Avis de la ville de Gennevilliers : « *La Ville rappelle que la création de la ligne 15 ne doit pas se faire au détriment des nécessaires projets de modernisation du réseau existant avec :*

- *le prolongement de la ligne M13bis jusqu'au Port de Gennevilliers en terminus inscrit au PLU,*
- *le débranchement de la ligne M13bis du métro soit depuis Saint-Lazare soit depuis La Fourche dès la mise en service de la ligne M14 prolongée,*
- *la création d'une troisième gare de RER C sur le territoire de Gennevilliers inscrite au PLU,*
- *l'amélioration du réseau de bus : itinéraires pour répondre aux territoires non desservis ou en mutation et l'offre de service (amplitudes et fréquences) pour optimiser l'usage des transports collectifs ».*

Courriel 220 - Avis de la FNAUT Ile-de-France : « *Si deux gares du tronçon Ouest de la ligne 15 sont en correspondance avec le métro, la M1 à La Défense et la M13 aux Agnettes, trois autres lignes de métro ne sont pas maillées, à moins de prolongements qu'aucun acteur n'envisage de financer aujourd'hui et que le SDRIF a oubliés : la M10, la M3 voire la M2. A l'Est une solution a été trouvée pour boucler le financement du prolongement de la 11 en impliquant la SGP. Pourquoi pas à l'Ouest ?*

Et ceci sans oublier le prolongement de la ligne M12, au moins jusqu'à la gare Issy RER du tronçon Sud, lui bien pris en compte par la SGP et le SDRIF, mais reporté au-delà de 2030.

En revanche, toutes les lignes SNCF du secteur sont maillées :

- *Transilien J, L et U à Saint Cloud puis à Bécon les Bruyères et Bois-Colombes,*
- *RER A (RATP) à La Défense (le maillage à Nanterre est ignoré par la SGP, alors que les quais de Nanterre-Préfecture et de Nanterre-La-Folie ne sont pas éloignés de plus de 250 m),*
- *Eole à Nanterre la Folie et à La Défense,*
- *RER C aux Grésillons.*

Toutefois la possibilité d'arrêter tous les trains de la ligne J en gare de Bois-Colombes nécessite des aménagements sur le réseau SNCF. Ceux-ci devraient logiquement être inclus dans les financements SGP ».

Courrier 11 adressé au président de la commission d'enquête - CCI Paris-Ile-de-France : « *En outre, la ligne 15 Ouest sera en interconnexion avec les lignes 16 et 17 qui desserviront les pôles économiques les plus dynamiques du département de Seine-Saint-Denis : la Plaine Saint-Denis, l'aéroport du Bourget, l'aéroport de Roissy, ainsi que la zone économique en plein essor qui l'entoure. La CCI Paris Ile-de-France regrette d'ailleurs que la liaison La Défense - Aéroport de Roissy nécessite une rupture de charge à Saint-Denis Pleyel ».*

« La gare de La Défense constitue un pôle emblématique qui doit permettre de promouvoir l'image de marque du Grand Paris, notamment au travers des services qui y seront proposés aux voyageurs. La ligne 15 Ouest sera en interconnexion avec le projet Eole et l'ensemble de la gare multimodale « Cœur transport » à La Défense. L'ensemble du pôle devra donc être restructuré de manière à assurer des interconnexions les plus fluides possibles.

A Nanterre La Folie, une gare est prévue dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Paris- Normandie. La correspondance avec la ligne 15 Ouest sera un nouveau facteur d'attractivité pour les territoires desservis par le Grand Paris Express, aussi la CCI Paris Ile-de-France reste-t-elle particulièrement attentive à l'optimisation de cette interconnexion ».

Courrier 12 adressé au président de la commission d'enquête - Délibération du CD du Val d'Oise : « Demande que les correspondances entre la ligne 15 Ouest et les lignes desservant le Val-d'Oise soient optimisées afin qu'elles profitent au mieux aux valdoisiens, soit :

- le RER E à Nanterre-la-Folie,
- le RER A à Nanterre-la-Folie (via la voirie de surface à 200-300 m de distance) et à la Défense,
- le Transilien L à Bécon-les-Bruyères,
- le Transilien J à Bois-Colombes,
- le RER C aux Grésillons,
- le RER D et le Transilien H (voir point précédent) à Stade de France-Saint Denis.

Demande, à l'instar du STIF, que soient bien intégrés au projet et financés notamment par la SGP, un dimensionnement des correspondances et une adaptation des gares existantes compatibles avec les évolutions de l'offre des Transiliens et RER à l'horizon 2030, avec l'arrêt systématique des Transiliens dans ces gares de correspondance ».

Observation n°12, réunion publique du 5 octobre 2015 à Rueil-Malmaison - M. ADRIANSEN : « Habitant de Saint-Cloud, rappelle qu'un projet de prolongement de la ligne M10 a été évoqué qui prévoyait un raccordement au pont de Saint-Cloud et demande si un tel raccordement a été envisagé pour la ligne 15 Ouest ».

Observation n°13, réunion publique du 5 octobre 2015 à Rueil-Malmaison) - M. BERDOATI, maire de Saint-Cloud : « Revient sur la question du raccordement au pont de Saint-Cloud et indique que de nombreux échanges ont eu lieu sur le sujet avec la Société du Grand Paris et le STIF et que le principal argument évoqué pour ne pas réaliser ce raccordement est la difficulté technique d'effectuer un franchissement souterrain de la Seine à cet endroit (et non la mission de la Société du Grand Paris) ».

Observation n°4, réunion publique du 14 octobre 2015 à Bois-Colombes - M. SCHNEIDER : « Habitant de Bois-Colombes, s'inquiète de l'afflux de voyageurs en gare de Bois-Colombes et demande comment a été effectuée l'analyse pour gérer les flux de voyageurs, notamment en correspondance avec la Ligne J. Il craint que l'accès unique envisagé pour cette gare ne suffise pas à absorber le flux de voyageurs à l'heure de pointe, ce qui pourrait poser des problèmes de sécurité ».

Observation n°12, réunion publique du 14 octobre 2015 à Bois-Colombes - M. COTTIN : « Habitant de Paris, s'interroge sur la correspondance avec la ligne Orange au niveau de la gare des Grésillons, envisagée au-delà de 2030 ; notant qu'elle n'est pas détaillée dans l'étude d'impact, il souhaite connaître les mesures conservatoires envisagées pour permettre la réalisation de ce prolongement. Il souligne qu'en revanche, les

correspondances avec la ligne 18 et la ligne Orange en gare de Nanterre la Folie, également envisagées au-delà de 2030, sont mentionnées dans l'étude d'impact ».

1.2.5.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique

Pièce D - page 7

La notice descriptive explique que « Le projet de tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel répond à plusieurs enjeux en matière de déplacements, d'aménagement des territoires et de développement économique :

- Le tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel de la ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris constitue une partie intégrante de la rocade « Ligne 15 » du Grand Paris Express. Il se raccorde aux tronçons Pont de Sèvres – Noisy-Champs (Ligne 15 Sud) et Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre (Ligne 15 Est) de la ligne 15.

La réalisation de la rocade complète permettra d'améliorer l'efficacité des déplacements de banlieue à banlieue et de disposer d'une ligne de transport puissante et structurante, desservant l'ensemble des départements de proche couronne autour de Paris.

En particulier, grâce à la ligne 15, les trajets seront facilités entre les territoires densément peuplés situés à l'Ouest et au nord-Ouest de Paris, sur lesquels s'inscrit directement le projet de tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel, et le sud des Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne ainsi que l'Ouest de la Seine-Saint-Denis. Le projet permettra en outre la desserte des quartiers situés à l'Ouest du Mont Valérien, aujourd'hui non desservis par des lignes structurantes de transport en commun. La ligne 15 Ouest offrira ainsi de nouvelles possibilités d'itinéraires, qui contribueront à alléger certaines des lignes de transport en commun, parmi les plus chargées du réseau francilien, desservant aujourd'hui ces territoires (RER A, ligne 13 du métro, tramway T2 ...).

- Le tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel présente plusieurs gares d'interconnexion avec le réseau structurant existant (Transilien, RER, métro, tramway), et contribuera ainsi à renforcer le maillage général du réseau de transport en commun d'Ile-de-France.

La ligne 15 Ouest offrira notamment des correspondances avec de nombreuses lignes desservant les départements des Yvelines et du Val-d'Oise (lignes Transilien U / L / J et RER C : voir titre 3 ci-après, « Présentation du projet »), et constituera ainsi une porte d'entrée vers le réseau du Grand Paris Express pour les territoires de grande couronne.

Par ailleurs, à sa mise en service jusqu'à Saint-Denis Pleyel, le tronçon offrira des correspondances avec d'autres lignes du Grand Paris Express : ligne 14 entre Saint-Denis Pleyel et l'aéroport d'Orly, ligne 16 entre Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs, ligne 17 entre Saint-Denis Pleyel et l'aéroport Roissy - Charles-de-Gaulle puis Le Mesnil-Amelot ».

Pièce D - page 65

« Interconnexions ferroviaires : l'un des objectifs du projet et, plus généralement, du Grand Paris Express dans son ensemble, consiste à développer et à compléter le maillage du réseau de transport en commun existant. À cet égard, la qualité de la complémentarité du projet avec les radiales ferroviaires (lignes RER, Transilien, métro), qui permettent sa connexion avec les territoires de grande couronne et avec Paris, revêt un enjeu particulier : pour chaque gare en interconnexion avec le réseau ferroviaire, l'état des réflexions actuellement en cours sous le pilotage du STIF, en lien avec la Société du Grand Paris ainsi que les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures (SNCF, RATP), est ainsi présenté ».

La même notice descriptive détaille ensuite les interconnexions avec les réseaux ferrés.

Gare de Saint-Cloud

« La gare Transilien de Saint-Cloud s'inscrit dans un site très contraint : à flanc de coteau, devant l'entrée d'un tunnel, en milieu urbain dense et sur un faisceau ferroviaire très chargé. La solution d'aménagement en cours d'étude par la SNCF consiste en un prolongement de la passerelle existante afin d'augmenter le nombre de circulations verticales desservant les quais et ainsi mieux répartir les flux.

Une phase d'études approfondies est menée sous le pilotage du STIF pour confirmer ces éléments, notamment dans un objectif d'optimisation des impacts de ces travaux sur les circulations ferroviaires.

Les travaux d'adaptation de la gare existante seront coordonnés avec la réalisation des infrastructures Grand Paris Express au titre du projet présenté à l'enquête publique. Les emprises susceptibles d'être mobilisées pour ces travaux (à titre provisoire ou définitif) sont comprises dans le fuseau du plan général des travaux (pièce E du présent dossier).

Par ailleurs, les études complémentaires réalisées dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur

des lignes L et U, pilotée par le STIF, permettront d'approfondir la réflexion sur l'opportunité et la faisabilité d'un renforcement de la fréquence du Transilien U en heures creuses et en heures de pointe. Ce renfort pourrait offrir des correspondances directes supplémentaires avec le Grand Paris Express. En l'état actuel des études, le dimensionnement des ouvrages de correspondance entre le Grand Paris Express et la gare existante de Saint-Cloud est compatible avec l'hypothèse d'un renforcement de la desserte des trains de la ligne U ».

Gare de Nanterre-La-Boule

« (Elle) sera en correspondance avec (...) le tramway T1, dont le prolongement vers Nanterre et Rueil-Malmaison est en cours d'études. Le tramway (...) offrira ainsi une intermodalité optimale et sécurisée aux voyageurs. La desserte du tramway au droit de la gare viendra conforter le nouveau pôle transport sur la place de la Boule, et permettra des correspondances simples et rapides entre les différents modes de déplacement ».

Gare de Nanterre La-Folie

« Le projet de gare du RER E intègre dans sa conception les dispositions permettant d'assurer la correspondance avec la gare Grand Paris Express, à l'horizon de mise en service de la ligne 15 Ouest. Ainsi, le dimensionnement de la passerelle au-dessus des voies et les espaces et équipements de la gare du RER E tiennent compte des flux prévisionnels de voyageurs générés par le Grand Paris Express. Le passage souterrain de correspondance sera réalisé de manière anticipée lors de l'aménagement des quais du RER E, afin d'éviter ultérieurement des travaux de reprise en sous-œuvre sous une gare en exploitation. Les équipements électromécaniques assurant les circulations verticales entre le couloir et les quais seront installés peu avant la mise en service de la ligne 15, minimisant ainsi les perturbations sur le RER ».

Gare de La Défense

« La gare de La Défense fait partie du Cœur Transport, pôle d'échanges multimodal de La Défense. Il s'agit du plus grand pôle d'échange de la région parisienne en dehors de Paris.

Le RER E desservira ce pôle à l'horizon 2020, et la ligne 15 du Grand Paris Express le desservira à l'horizon 2027. Ces deux projets d'envergure viendront modifier le fonctionnement de ce pôle déjà en limite de saturation aux heures de pointe.

Par conséquent, la DRIEA a lancé une mission de réflexion sur le devenir du pôle à l'horizon de mise en service de ces grands projets. En outre, la DRIEA mène actuellement une mission de coordination des différents projets en cours autour du pôle. En effet, en plus des projets de transport sous maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France et de la Société du Grand Paris, supervisés par le STIF, d'autres acteurs portent des projets dans ce secteur, en particulier l'EPADESA, qui pilote de nombreux projets de tours ou d'aménagement de quartiers ».

Gare de Bécon-les-Bruyères

« Les études réalisées pour établir les modalités d'accueil des futurs voyageurs en correspondance entre le Transilien L et le Grand Paris Express à Bécon-les-Bruyères n'ont pas mis en avant de nécessité de modification de la plateforme de voie et des quais de la gare existante, au-delà des dispositions d'ores et déjà prévues dans le cadre du projet présenté par la Société du Grand Paris.

La correspondance entre les deux modes sera ainsi assurée par la future passerelle réalisée sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, dont le dimensionnement est compatible avec les flux de voyageurs prévisionnels associés à la mise en service du Grand Paris Express.

Par ailleurs, le STIF coordonne également une réflexion sur l'opportunité et la faisabilité d'un renforcement de la desserte de la gare Bécon-les-Bruyères par les trains du Transilien L, qui permettrait d'augmenter les possibilités de correspondance directe avec le Grand Paris Express. Les études en cours devront toutefois préciser le calendrier et les modalités d'une telle disposition et en démontrer l'intérêt global, au regard notamment de ses contraintes et des avantages qu'elle serait susceptible d'apporter à l'ensemble des voyageurs.

En l'état actuel des études, le dimensionnement des ouvrages de correspondance entre le Grand Paris Express et la gare existante est compatible avec l'hypothèse d'un renforcement de la desserte de Bécon-les-Bruyères par les trains de la ligne L ».

Gare de Bois-Colombes

« La gare existante de Bois-Colombes est aujourd'hui desservie par certains trains de la ligne J du réseau Transilien (missions de la branche d'Ermont-Eaubonne). Le faisceau sur lequel elle se trouve est constitué de quatre voies de circulation, dont deux seulement possèdent des quais, et d'une voie centrale d'accès aux garages.

A l'horizon de la mise en service de la gare Grand Paris Express (2027), l'augmentation des flux de

voyageurs rend nécessaire l'augmentation de la capacité des quais existants du Transilien. A cet effet, il est envisagé d'élargir ces derniers par le comblement de la voie centrale d'accès aux garages ; cette disposition, qui s'accompagnerait également d'aménagements de voie au droit de la gare, permettrait de créer un quai central unique de largeur suffisante pour garantir la prise en charge des flux de voyageurs dans de bonnes conditions de confort, de fluidité et de sécurité. Une phase d'études approfondies est menée sous le pilotage du STIF pour confirmer ces éléments.

Les travaux d'adaptation de la gare existante seront coordonnés avec la réalisation des infrastructures Grand Paris Express au titre du projet présenté à l'enquête publique. Les emprises susceptibles d'être mobilisées pour ces travaux (à titre provisoire ou définitif) sont comprises dans le fuseau du plan général des travaux (pièce E du présent dossier).

Par ailleurs, le STIF coordonne également une réflexion sur l'opportunité et la faisabilité d'un renforcement de la desserte du Transilien J, qui permettrait d'augmenter les possibilités de correspondance directe avec la ligne 15 et d'améliorer ainsi le maillage du réseau Grand Paris Express avec les radiales ferroviaires desservant les Yvelines et le Val-d'Oise. Les études en cours devront toutefois préciser le calendrier et les modalités d'une telle disposition et en démontrer l'intérêt global.

En l'état actuel des études, le dimensionnement des ouvrages de correspondance entre le Grand Paris Express et la gare existante de Bois-Colombes, ainsi que le dimensionnement du quai central créé à l'horizon de mise en service de la gare de la ligne 15, sont compatibles avec l'hypothèse d'un renforcement de la desserte de certains trains des groupes IV et VI sur la ligne J (missions Saint-Lazare – Ermont-Eaubonne, Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie via Conflans Sainte-Honorine et Saint-Lazare – Pontoise / Gisors). Les incidences d'un renforcement de la desserte prévoyant l'arrêt systématique de tous les trains Transilien en gare de Bois-Colombes sont quant à elles en cours d'étude ».

Gare des Agnettes

« Une première phase d'études préliminaires a été conduite par la RATP, en tant qu'opérateur et gestionnaire d'infrastructures, pour apprécier les éventuels besoins d'adaptation des infrastructures de la station existante de la ligne 13 à l'horizon de mise en service de la gare de la ligne 15, afin de garantir la prise en charge des flux de voyageurs en préservant de bonnes conditions de confort, de fluidité et de sécurité.

À l'issue de cette phase d'études, des adaptations localisées de la station existante pourraient être nécessaires pour répondre à la croissance des flux générée par le Grand Paris Express. Une phase d'études approfondies est menée sous le pilotage du STIF pour confirmer ces éléments. Les travaux d'adaptation de la station existante seront coordonnés avec la réalisation des infrastructures Grand Paris Express au titre du projet présenté à l'enquête publique ».

Gare des Grésillons

« Une première phase d'études préliminaires conduite par les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures ferroviaires a montré qu'il pourrait s'avérer nécessaire d'adapter les infrastructures de la gare existante à l'évolution du trafic avec l'arrivée du Grand Paris Express, afin de garantir la prise en charge des flux de voyageurs en préservant de bonnes conditions de confort, de fluidité et de sécurité.

Ainsi, les deux quais de la gare RER existante des Grésillons devront être élargis, en complément de la création du second passage sous les voies à aménager pour assurer une correspondance de qualité entre la gare du Grand Paris Express et la gare RER. Une phase d'études approfondies est menée sous le pilotage du STIF pour confirmer ces éléments.

Les travaux d'adaptation de la gare existante seront coordonnés avec la réalisation des infrastructures Grand Paris Express au titre du projet présenté à l'enquête publique. Les emprises susceptibles d'être mobilisées pour ces travaux (à titre provisoire ou définitif) sont comprises dans le fuseau du plan général des travaux (pièce E du présent dossier) ».

1.2.5.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

- 1) Si la commission a bien compris que la SGP ne traite pas des prolongations qui ne font pas partie de sa mission officielle, quelles sont les informations qui circulent sur les éventuels projets de prolongation cités ?

Faire synthèse sur SDRIF et schémas de développement de l'Etat, de la région et de la RATP.

- 2) Expliquer en quelques phrases les difficultés techniques (ou autres) de telles prolongations.

- 3) Qu'est-ce que « le débranchement de la ligne M13bis du métro soit depuis Saint-Lazare soit depuis La Fourche dès la mise en service de la ligne 14 prolongée » évoqué par Mme Perez, adjointe au maire de Gennevilliers (observation n° 1) ?
- 4) Quid de l'état du projet de la ligne LNPN et d'une future gare à Nanterre, vers Les Groues ?
- 5) L'interconnexion en passerelle à St-Cloud (alors que les voies existantes sont en tranchée et la ligne 15 très profonde) est très insatisfaisante. Les arguments présentés lors de la visite des lieux (largeur des quais et état des terrains) n'ont pas convaincu la commission.
- 6) Y aura-t-il des prolongements systématiques des lignes de métro existantes pour rejoindre la ligne 15 ? Sinon, le prolongement de la ligne M2 jusqu'à Suresnes est-il envisagé ? A quel horizon ?
- 7) Entre la Gare de Pont de Sèvres et le T2 à Sèvres, la SGP envisage-t-elle l'interconnexion entre la ligne 15 et le T2 ? avec un accès PMR grâce à l'installation d'un ascenseur entre le Pont et le T2, comme cela avait été évoqué lors de l'enquête publique de DUP de la ligne 15 Sud ?

1.2.5.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête

1.2.5.4.1. Réponse aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 – Si la commission a bien compris que la SGP ne traite pas des prolongations qui ne font pas partie de sa mission officielle, quelles sont les informations qui circulent sur les éventuels projets de prolongation cités ? La commission d'enquête demande de fournir une synthèse sur le SDRIF et les schémas de développement de l'Etat, de la région et de la RATP concernant les prolongations programmées ou envisagées.

Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), approuvé par décret du 27 décembre 2013, est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien. Le SDRIF identifie les enjeux régionaux et s'attache à une approche intégrée et transversale des thématiques permettant de répondre à ces enjeux. La carte de destination générale des différentes parties du territoire constitue la traduction cartographique réglementaire du projet spatial régional. Sont notamment représentées les infrastructures de transport nouvelles prévues dans ce cadre, dont celles relevant des réseaux de transports collectifs de niveau métropolitain et de niveau territorial.

S'agissant des territoires desservis par la ligne 15 Ouest ou à proximité immédiate, l'annexe « *Propositions pour la mise en œuvre* » du SDRIF recense, outre le Grand Paris Express, les projets de transports collectifs suivants :

- au titre de la fiabilisation et de la modernisation des RER et du réseau ferré existant : le prolongement du RER E à l'Ouest (horizon de réalisation : Plan de Mobilisation) ;
- au titre du développement de l'offre de tramway et de la réalisation de transports en commun en site propre (TCSP) structurants en appui des projets urbains : le prolongement du tramway T1 à Colombes (horizon de réalisation : Plan de

Mobilisation) puis à Rueil-Malmaison (horizon de réalisation : avant 2030), le prolongement du tramway T3 à Porte d'Asnières (horizon de réalisation : Plan de Mobilisation) puis à Porte Maillot (horizon de réalisation : avant 2030), TCSP Meudon – Boulogne-Billancourt – Saint-Cloud (horizon de réalisation : avant 2030), TCSP Secteur d'Argenteuil RD 311 / RD 392 (horizon de réalisation : avant 2030).

Les infrastructures nouvelles inscrites au SDRIF au titre de l'optimisation du réseau de métro ne prévoient pas de prolongements de lignes de métro sur les territoires desservis par la ligne 15 Ouest (voir également réponse apportée à la question Q6 ci-après).

Appréciations de la commission d'enquête :

Ceci correspond à ce que la commission avait compris dans le dossier : dont acte.

Q2 – Expliquer en quelques phrases les difficultés techniques (ou autres) de ces éventuelles prolongations.

Il appartient au STIF, autorité organisatrice, de définir les projets de transports qui devront être réalisés en Île-de-France. Dès lors que ces projets sont approuvés par les partenaires concernés ainsi que l'État et la Région, ceux-ci sont inscrits en financement d'étude puis en financement de travaux dans le document de programmation que constitue le contrat de plan État région. Le contrat de plan État région pour la période 2015-2020 a été conclu par convention de juillet 2015.

Sans préjudice des informations relevant de la seule compétence du STIF, concernant les lignes de métro 2, 3 et 10 et selon les informations dont la SGP dispose, les difficultés techniques de leur prolongement résideraient dans le passage sous la Seine qui nécessiterait un approfondissement du tunnel de ces lignes, ce qui occasionnerait des coûts très importants et un impact sur leur exploitation très significatif.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de ces informations.

Q3 – Qu'est-ce que « le débranchement de la ligne M13bis du métro soit depuis Saint-Lazare soit depuis La Fourche dès la mise en service de la ligne 14 prolongée » évoqué par Mme Perez, adjointe au maire de Gennevilliers (dans l'observation n° 1 citée dans ce thème) ?

La présente réponse a été élaborée sur la base de documents rendus publics et est fournie sans préjudice des informations relevant de la seule compétence du STIF.

Ce projet consiste à « déconnecter » du tronc commun, au niveau de la station la Fourche dans Paris, l'une des deux branches de la ligne 13 (la branche vers Gennevilliers ou la branche vers Saint-Denis) pour permettre le fonctionnement sous forme de navette de la branche ainsi « déconnectée », ce qui serait susceptible de permettre une exploitation plus robuste de la ligne 13 « délestée de l'une de ces deux branches ».

Ce projet a été écarté par le STIF à l'occasion de l'approbation par son conseil d'administration du dossier d'orientations et de caractéristiques principales du projet de prolongement de la ligne 14 à la Mairie de St-Ouen en avril 2009.

Ce choix du STIF reposait, semble-t-il, notamment sur le fait que la mise en œuvre du projet de ligne 13 bis aurait engendré des impacts forts en terme d'exploitation avec une interruption longue du trafic, d'une part, et des impacts importants sur le tissu urbain dans Paris pour permettre la réalisation des ouvrages de débranchement, d'autre part.

Par ailleurs, le projet semblait ne pas apporter de garantie sur la robustesse de l'exploitation de la branche exploitée en navette et sur l'intérêt de cette opération en termes de coût.

Pour compléter ces éléments de réponse, la SGP a sollicité le STIF sur le sujet (voir ci-dessous).

Réponse du STIF recueillie par la SGP :

« Le STIF a engagé en 2007 les études sectorielles appelées Nord-Ouest Petite Couronne (NOPC), comparant plusieurs projets de transport pour la désaturation de la ligne 13 dont le débranchement de la Ligne 13.

La solution consistant à prolonger la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen, est apparue comme le projet le plus approprié pour répondre aux objectifs de désaturation de la ligne 13, de desserte des territoires en développement et de maillage du réseau de transports collectifs.

Le Conseil du STIF a décidé d'élaborer un Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen qui a été approuvé en avril 2009. Le projet consiste en la création d'un tunnel reliant le terminus actuel de la ligne 14 (Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen), de 3 stations– Porte de Clichy, mairie de Saint-Ouen en correspondance avec la ligne 13 et Clichy Saint-Ouen RER, d'une station en option Rome et d'un site de maintenance et de remisage (SMR) sur le terrain Total de la ZAC des Docks à Saint-Ouen (Seine Saint-Denis). Le prolongement est conçu pour faire circuler des rames de 8 voitures.

Ce projet a fait l'objet de premières études et d'une concertation préalable en janvier et février 2010 (approbation du bilan au Conseil du STIF de juillet 2010).

En complément, un ensemble de mesures de court et moyen termes pour améliorer le fonctionnement de la ligne 13 et renforcer le réseau de bus a été financé et mises en œuvre par le STIF et la RATP. Il s'agit notamment de :

1/ Augmenter et optimiser l'offre de transport :

L'augmentation du nombre de rames qui circulent sur la ligne a été mise en œuvre, aux heures de pointe et tout au long de la journée. De plus Le rééquilibrage du nombre de métros entre les deux branches a permis en particulier à la branche Asnières-Gennevilliers de bénéficier d'une desserte renforcée et d'absorber les nouveaux utilisateurs de cette branche suite à son prolongement au Nord.

2/ Rendre plus confortables les déplacements des usagers et accroître la régularité de la ligne 13 : rénovation des rames de la ligne 13 (2011), mise en place de portes palières et la présence d'agents d'accompagnement

3/ Rendre plus robuste l'exploitation avec la création d'un nouveau poste de contrôle centralisé (PCC) dédié à la ligne 13, le retournement automatique des trains, la modification de la signalisation en ligne dans 8 inter stations qui a permis d'optimiser la

fréquence des rames, la modernisation du terminus Châtillon Montrouge qui a permis d'équilibrer le garage des rames entre le Nord et le Sud depuis mi-2008, la reconfiguration de la maintenance des rames de la ligne 13 et le déploiement d'un nouveau système de contrôle de la vitesse des trains : Ouragan

4/ Créer une alternative par un réseau de bus renforcé pour les courtes et moyennes distances avec depuis septembre 2008, un investissement du STIF de 4 à 5 M€ supplémentaires par an pour les renforts de lignes de bus.

Le travail se poursuit avec la RATP et les collectivités pour améliorer les conditions d'accessibilité des territoires concernés par la ligne 13 du métro. Des informations complémentaires sont disponibles sur le site du projet de prolongement de la Ligne 14 : <http://www.prolongerligne14-mairie-saint-ouen.fr>

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse mais note que l'information visée par cette observation était un peu ancienne.

Q4 – Quid de l'état du projet de la ligne LNPN et d'une future gare à Nanterre vers Les Groues ?

La SGP n'est pas maître d'ouvrage du projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

Ce projet a pour objet de répondre à des problématiques de saturation induisant des retards fréquents sur le réseau ferré existant, notamment en Île-de-France et à Rouen. Il est conçu pour améliorer durablement le service rendu aux voyageurs et, en libérant de la capacité sur les lignes existantes, les conditions de circulation du fret.

À l'issue du débat public de 2011-2012, l'opportunité du projet LNPN a été confirmée. Suite au débat public, le conseil d'administration de SNCF Réseau (ex-RFF) a indiqué dans sa décision du 5 avril 2012 sa volonté de poursuivre les études en associant étroitement les acteurs et le grand public. La Commission Mobilité 21, nommée par le Gouvernement, a rendu ses conclusions en juin 2013, en confirmant l'intérêt du projet et en considérant urgente la réalisation de certaines sections.

La LNPN sera conçue et réalisée en deux phases.

Le projet prioritaire, à mettre en œuvre avant 2030, est composé de 3 sections de ligne nouvelle : Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot, qui permettront de résorber durablement les bouchons ferroviaires franciliens et rouennais.

Depuis le 15 septembre 2015, SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet LNPN, mène une nouvelle vague de concertation ayant en particulier pour objectif d'identifier les zones de passage possibles du projet LNPN dans le territoire. De nouvelles études d'infrastructure ferroviaire, de capacité et d'exploitation vont être lancées.

Fin 2015 - début 2016, plusieurs zones de passages possibles seront identifiées en fonction des conclusions de ces études et de celles de la 2e vague de concertation. Puis progressivement le choix sera précisé lors de la dernière vague de concertation pour aboutir à la définition de zones de passage préférentielles pour chaque section prioritaire début 2017. C'est à l'issue de cette concertation que sera précisé l'emplacement des gares sur la section Paris-Mantes, dont fait partie la gare Nanterre La Folie.

Appréciations de la commission d'enquête :

Dans la mesure où les sites encore disponibles vont se réduire très rapidement, la commission alerte sur la nécessité que les maîtres d'ouvrage concernés en liaison avec

les services de l'Etat définissent rapidement le cadre géographique de faisabilité d'une nouvelle gare, sur Nanterre – La Folie ou ailleurs, en sus des infrastructures déjà précisées (Eole et ligne 15 Ouest) pour geler les terrains nécessaires : ceci concerne la future ligne LNPN, et la future ligne orange / verte.

Q5 – L'interconnexion en passerelle à St-Cloud (alors que les voies existantes sont en tranchée et la ligne 15 très profonde) ne semble pas satisfaisante. Les arguments présentés lors de la visite des lieux (largeur des quais et état des terrains) n'ont pas convaincu la commission. Qu'est-il envisagé pour améliorer cette interconnexion ?

La SNCF et la SGP ont mené des études de faisabilité pour déterminer quelle serait la meilleure interconnexion compte tenu de l'emplacement de la gare du Transilien par rapport à la gare du Grand Paris Express. La solution d'un passage souterrain reliant les deux gares a été écartée pour plusieurs raisons :

- les flux de correspondance forts sur cette gare en comparaison avec le reste du réseau (près de 60% des voyageurs fréquentant la gare de la ligne 15 à l'heure de pointe du matin sont en correspondance avec les lignes Transilien) auraient conduit à réaliser plusieurs trémies en enfilade sur chacun des deux quais Transilien pour pouvoir répartir les voyageurs et optimiser les flux. Cela aurait diminué l'espace utile sur les quais existants, déjà très restreint, et donc dégradé le confort des voyageurs ainsi que leurs conditions de sécurité. De plus, cette configuration aurait impliqué des galeries en sous-œuvre sous les voies du Transilien très importantes, nécessitant de nombreuses interruptions temporaires de circulation et des limitations de vitesse des trains. L'exploitation des lignes L et U aurait été dégradée pendant une longue période ;
- la nature des sols à cet endroit laisse de nombreuses incertitudes, en particulier du fait des risques induits par l'existence d'un plan de prévention des risques de mouvements de terrain à Saint-Cloud englobant ce secteur (cf. pièce G.1 du dossier d'enquête publique). Réaliser un tel ouvrage sous les voies en exploitation de la SNCF aurait donc impliqué des risques non négligeables.

La configuration avec une passerelle présente un temps de correspondance quai à quai estimé de 3 minutes et 30 secondes environ, ce qui est dans la norme des interconnexions du Réseau de transport du Grand Paris avec le réseau existant.

Appréciations de la commission d'enquête :

Que ce soit en tunnel ou en passerelle, il faudra bien : « réaliser plusieurs (accès) en enfilade sur chacun des deux quais Transilien pour pouvoir répartir les voyageurs et optimiser les flux. Cela aurait diminué l'espace utile sur les quais existants, déjà très restreint, et donc aurait dégradé le confort des voyageurs ainsi que leurs conditions de sécurité ».

La commission s'étonne que cet argument suffise à écarter une recherche de solution plus adéquate.

L'argument de la difficulté des travaux en souterrain (géologie difficile et contraintes d'interruption du trafic) lui paraît plus recevable. Cependant, un tel équipement public, prévu pour le très long terme (au moins une centaine d'années) pourrait largement légitimer quelques « interruptions temporaires de circulation et des limitations de

vitesse des trains » et justifier des études complémentaires afin d'améliorer la qualité du service, la sécurité et le confort des usagers.

Enfin, le respect de la norme de 3 mn 30 s que s'est fixée la SGP pour le temps de correspondance n'est pas un argument pour ne pas tenter de faire mieux.

Q6 – Y aura-t-il des prolongements systématiques des lignes de métro existantes pour rejoindre la ligne 15 ? Sinon, le prolongement de la ligne M2 jusqu'à Suresnes est-il envisagé ? A quel horizon ?

La réponse est donnée sans préjudice des informations et décisions relevant du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF).

Plusieurs projets de prolongement de lignes de métro jusqu'à la ligne 15 sont envisagés. Parmi ceux-ci :

- la ligne 12 à la Mairie d'Aubervilliers (2019) et à Issy RER (études) ;
- la ligne 11 à Rosny-Bois Perrier (2022) ;
- la ligne 1 à Val de Fontenay (horizon 2030) ;
- la ligne 4 à Bagneux (2020) ;

Cependant, ces prolongements ne relèvent pas de la maîtrise d'ouvrage de la SGP.

Le prolongement de la ligne 14 de Mairie de Saint-Ouen jusqu'à Saint-Denis Pleyel relève quant à lui de la compétence de la SGP et est prévu pour 2023.

Le projet de prolongement de la ligne 2 depuis la Porte Dauphine, porté principalement par la ville de Suresnes, ne figure ni au SDRIF, ni au contrat de plan État région 2015-2020.

Notons que les prolongements à l'Ouest des lignes de métro 3, 9 et 10 n'y figurent pas non plus.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de cet argumentaire.

Q7 – Entre la Gare de Pont de Sèvres et le T2 à Sèvres, la SGP envisage-t-elle l'interconnexion entre la ligne 15 et le T2 ? Avec un accès PMR grâce à l'installation d'un ascenseur entre le Pont et le T2, comme cela avait été évoqué lors de l'enquête publique de DUP de la ligne 15 Sud ?

La réponse apportée à cette question est traitée au thème n° 4, question 2

Appréciations de la commission d'enquête :

La réponse apportée à cette question est traitée au thème n° 4, question 2.

1.2.5.4.2. Réponse de la SGP à des questions particulières du public

Réponse générale de la SGP sur les interconnexions

Le comité de pilotage du Nouveau Grand Paris du 28 août 2013 a confié au STIF la coordination des études relatives aux projets d'interconnexions ferroviaires entre les réseaux existants et le Grand Paris Express. Ces études sont conduites par la SNCF et la RATP, en lien avec les services de l'Etat, pour évaluer l'impact de différents scénarios de desserte à moyen et long terme sur les gares d'interconnexion existantes et de permettre notamment la prise de décision pour les aménagements des gares de la ligne 15 Ouest.

Les aménagements relèvent soit :

- de l'opération d'investissement Ligne 15 Ouest pour les ouvrages de correspondance : ces aménagements sont financés à 100% par la Société du Grand Paris ;
- soit des adaptations des réseaux existants, pour lesquelles une provision de 1,5 milliard d'euros a été retenue à l'échelle du Grand Paris Express dans son ensemble : la Société du Grand Paris contribue à hauteur de 30% à cette enveloppe.

Appréciations de la commission d'enquête :

Dont acte.

Réponse de la SGP sur l'adaptation des correspondances à la Défense

(Courrier joint au courriel 213 - M. KOSSOWSKI maire de Courbevoie, Courriel n°212 - M. ORDENER, Courriel 214 - Mme FRANÇOIS, Courrier 11 adressé au président de la commission d'enquête - CCI Paris-Ile-de-France, Courriel n°212 - M. ORDENER, Courriel 214 - Mme FRANÇOIS, Courriel n°215 - M. ou Mme VINCENT, Courrier 11 adressé au président de la commission d'enquête - CCI Paris-Ile-de-France)

Le projet de la gare de la Défense s'insère dans un contexte complexe d'évolution du pôle de transport sur ce secteur mettant en jeu différentes maîtrises d'ouvrage (STIF, RATP, SNCF, SGP, ...).

La pièce D du dossier d'enquête publique (page 75) présente la mission de coordination des différents acteurs du territoire et des différents projets qui est confiée à la DRIEA sur les secteurs de Nanterre La Folie et La Défense, ainsi que la démarche d'études préalables et préliminaires engagée sur le pôle de La Défense.

Les différents projets sont coordonnés afin d'améliorer ce pôle d'échanges avec notamment les objectifs suivants :

- décharger les quais du tramway T2 et du Transilien montrant une importante saturation aux heures de pointe (en situation actuelle et à l'horizon 2020) ;
- améliorer les conditions d'évacuation du Transilien (accès Carpeaux) ;
- désaturer l'accès Calder Miro ;
- réduire les points de congestion actuels au niveau des circulations verticales (escaliers fixes et escaliers mécaniques) du RER A (niveau -4) ;
- améliorer la surface disponible pour les voyageurs sur les quais du métro ligne 1 (niveau -3) afin de fluidifier la circulation.

Des réunions de coordination entre les différentes maîtrises d'ouvrage concernées continueront à être organisées tout au long des différentes phases du projet afin d'optimiser les études et de minimiser les impacts des travaux sur les transports en commun existants.

Appréciations de la commission d'enquête :

Une fois que le choix stratégique de renforcer la concentration de nombreux réseaux de transport collectif sur La Défense a été pris, le processus de coordination est normal. A noter néanmoins le surcoût probablement considérable d'une telle concentration de réseaux.

Réponse de la SGP sur l'adaptation du réseau existant

(Courriel 220 - Avis de la FNAUT Ile-de-France, Courrier 12 adressé au président de la commission d'enquête - Délibération du CD du Val d'Oise)

La réalisation du Grand Paris Express modifie la structure d'ensemble du réseau de transports en commun d'Île-de-France et la nature des liaisons qu'il assure. Les gares d'interconnexion entre le Grand Paris Express et les réseaux ferroviaires (RER et Transilien, métro) en particulier, ont vocation à constituer des pôles de correspondance privilégiés entre les grandes liaisons radiales du réseau actuel (en « étoile » centrée sur Paris) et les nouvelles lignes de rocade permettant des déplacements de banlieue à banlieue.

À ces points d'interconnexion, les gares existantes des réseaux ferroviaires accueilleront ainsi des flux de voyageurs nouveaux, en correspondance avec le Grand Paris Express. Des études conduites par les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures ferroviaires sont en cours, en vue d'apprécier la capacité des espaces existants à prendre en charge de manière satisfaisante ces flux de correspondants nouveaux générés, à terme, par le réseau du Grand Paris Express.

Une première phase d'études préliminaires a ainsi pu mettre en évidence un certain nombre de situations dans lesquelles la capacité d'accueil des stations et des gares actuelles pourrait nécessiter d'être accrue, afin de répondre dans de bonnes conditions à la demande prévisionnelle : réaménagement des quais (redimensionnement ou création de nouveaux quais) et du plan de voies (ripage), adaptations des circulations verticales et/ou horizontales, des espaces voyageurs et de leurs équipements, par exemple. Ces premières analyses, en cours d'approfondissement sous le pilotage du STIF, pourront déboucher localement sur l'identification de projets consistant à mettre à niveau certains pôles de correspondance. Ces travaux seraient alors coordonnés, dans leur conception comme dans leur calendrier, avec la réalisation des infrastructures du Grand Paris Express au titre des projets présentés à enquête préalable à déclaration d'utilité publique. Ils seraient mis en œuvre sous la responsabilité du STIF et des gestionnaires d'infrastructures, en lien étroit avec la SGP.

Les études complémentaires en cours permettront de préciser la consistance, le montant et le calendrier des travaux à envisager en matière de mise à niveau de certaines gares actuelles.

Ces opérations connexes relèvent de l'enveloppe de 1,5 milliard d'euros retenue à ce stade, consacrée à l'adaptation des réseaux existants, à laquelle la SGP contribue à hauteur de 30 %.

Appréciations de la commission d'enquête :

Ces éléments de réponses corroborent ce que la commission d'enquête avait bien compris.

Réponse de la SGP sur les évolutions de desserte sur les réseaux ferroviaires existants

(Courriel 220 - Avis de la FNAUT Île-de-France, Courrier 12 adressé au président de la commission d'enquête - Délibération du CD du Val d'Oise, Observation n°4, réunion publique du 14 octobre 2015 à Bois-Colombes - M. SCHNEIDER)

L'intégration des nouvelles lignes de métro automatique au sein d'un réseau francilien cohérent et maillé passe notamment par une bonne adéquation entre l'offre de service des grandes radiales ferroviaires et celle des liaisons de rocade du Grand Paris Express. Dans cette perspective, une réflexion sur l'évolution et le renforcement de certaines missions des lignes RER et Transilien, à coordonner avec la mise en service du réseau du Grand Paris Express, est en cours sous le pilotage du STIF. Deux principaux types de situation peuvent être envisagés :

1. Renforcement de la desserte de certaines lignes aux points de maillage avec le réseau du Grand Paris Express : cette problématique concerne notamment les lignes RER ou Transilien pour lesquelles seules certaines missions marquent aujourd'hui l'arrêt aux gares existantes, mais sont de futures gares d'interconnexion avec le Grand Paris Express. L'opportunité d'un accroissement de l'offre sur certaines lignes Transilien de longue distance entre également dans cette réflexion, dans le but de favoriser le report modal vers les transports en commun pour les déplacements entre la grande couronne et la proche couronne.
2. Création de points d'arrêt nouveaux sur certaines lignes, ce qui n'est pas le cas sur la ligne 15 Ouest.

La SGP contribue à ces réflexions, qui relèvent des compétences et des prérogatives du Syndicat des transports d'Île-de-France en tant qu'autorité organisatrice, ainsi que des opérateurs et gestionnaires d'infrastructures (SNCF, RATP...).

L'opportunité et la faisabilité de ces opérations, qui participent à la réalisation du programme « Grand Paris Express », devront en particulier s'apprécier au regard de :

- leur intérêt global pour l'ensemble des voyageurs ;
- leur complexité de réalisation et notamment leurs impacts en termes de délais, la mise en œuvre de ces opérations devant être compatible avec le calendrier prévisionnel du Grand Paris Express ;
- leurs incidences sur l'exploitation des lignes, dont la robustesse est à garantir en situation actuelle comme en situation future ;
- leur coût de mise en œuvre (en investissement direct et en coûts d'exploitation), en identifiant le cas échéant les mesures conservatoires dans la conception du projet Grand Paris Express qui préservent la possibilité de réaliser ces opérations de manière phasée.

Les études relatives aux gares nouvelles de la ligne 15 ainsi qu'aux gares existantes, sur lesquelles s'appuie le projet présenté à l'enquête publique, sont compatibles avec les possibilités d'évolution à terme de l'offre actuelle, ainsi qu'avec les flux prévisionnels associés (la pièce J.7 du dossier d'enquête traite ce sujet, pages 8-9).

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que les réponses apportées par la SGP semblent logiques.

Réponse de la SGP sur les mesures conservatoires aux Grésillons pour la future ligne orange

(Observation n°12, réunion publique du 14 octobre 2015 à Bois-Colombes - M. COTTIN)

Concernant les prolongements des lignes vertes et orange qui sont prévus au-delà de 2030, comme indiqué en pointillés sur les cartes de la présentation générale, il n'y a pas d'échéance de réalisation de ces prolongements actuellement déterminée.

Les caractéristiques précises de ces lignes ne sont donc pas encore fixées. C'est la raison pour laquelle il n'a pas été prévu de mesures conservatoires au niveau de la future gare des Grésillons.

Appréciations de la commission d'enquête :

Dans la mesure où les sites encore disponibles vont se réduire très rapidement, la commission alerte sur la nécessité que les maîtres d'ouvrage concernés en liaison avec les services de l'Etat définissent rapidement le cadre géographique de faisabilité de cette nouvelle liaison et des nouvelles gares prévues sur le parcours, dont Les Grésillons et Nanterre – La Folie, en sus des infrastructures déjà précisées (Eole et ligne 15 Ouest) pour geler les terrains nécessaires.



1.2.6. Thème 6 : Les problèmes d'interopérabilité

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

Courrier n°4 du registre de la commune de Nanterre Association Naturellement Nanterre :

« Remarques sur le principe de « métro express » : Le qualificatif « express » implique la rapidité. A la SNCF, il s'oppose à l'omnibus qui s'arrête partout et a donc une plus faible vitesse commerciale. Mais les RER, tout en étant rapides, sont tantôt des omnibus, tantôt des trains qui ne s'arrêtent pas partout, ce qui dans certains cas améliore leur vitesse (par exemple sur la ligne B où ils peuvent doubler des omnibus dans des gares ayant plus de 2 voies comme c'est souvent le cas sur le réseau SNCF), ce qui dans d'autre cas pénalise inutilement de nombreux voyageurs car la vitesse commerciale reste sensiblement la même (par exemple sur la ligne A où les stations Nanterre-Ville et Nanterre-Préfecture sont zappées aux heures de pointe par beaucoup de trains qui perdent généralement en pleine voie les secondes qu'ils ont pu gagner en stations).

Le GPE, comme le RER, a des stations plus espacées que le métro parisien et de ce point de vue est un peu un « express ». Mais à la différence du RER, il n'est jamais prévu qu'il passe sans s'y arrêter dans telle ou telle gare, ce qui simplifiera évidemment l'exploitation, mais rendra par exemple la desserte de Roissy par le GPE souvent moins rapide que par le RER B ou l'éventuel CDG Express au départ de la Gare de l'Est ... ».

Courrier 11 adressé au président de la commission d'enquête - CCI Paris-Ile-De-France : *«Ainsi, la CCI Paris Ile-de-France reste attentive au respect du calendrier de réalisation. Pour un projet d'une telle ampleur, il est en effet impératif de tenir les engagements et de ne pas faire glisser davantage la liaison aux pôles économiques de la ligne 17.*

Dans le cadre de la réalisation de la ligne 17, de garantir une coordination optimale entre la réalisation du site de maintenance d'Aulnay et les projets de la commune.

Ne pas prendre de retard et ne pas faire glisser davantage la liaison aux pôles économiques de la ligne 17.

Assurer des interconnexions efficaces et développer des services ciblés à Nanterre la Folie et La Défense, adaptés à tous les usagers et aux standards internationaux.

Malgré la présence d'infrastructures de transport stratégiques, la desserte de La Défense n'est aujourd'hui pas satisfaisante et tend à se détériorer, notamment à cause d'une saturation croissante des réseaux existants et d'une insuffisance de liaisons de qualité vers les principaux sites stratégiques régionaux et les pôles urbains voisins.

Une liaison, via Saint-Denis Pleyel, avec l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle, 2^e aéroport européen, 7^e mondial et principale porte d'entrée à l'international du Grand Paris.

En outre, la ligne 15 Ouest sera en interconnexion avec les lignes 16 et 17 qui desserviront les pôles économiques les plus dynamiques du département de Seine-Saint-Denis : la Plaine Saint- Denis, l'aéroport du Bourget, l'aéroport de Roissy, ainsi que la zone économique en plein essor qui l'entoure. La CCI Paris Ile-de-France regrette d'ailleurs que la liaison La Défense - Aéroport de Roissy nécessite une rupture

de charge à Saint-Denis Pleyel.

Le quartier de La Défense bénéficiant tardivement (2027) d'une liaison aux pôles économiques de la ligne 17 tels que les plateformes de Roissy, du Bourget ou le Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte, il convient de ne pas faire davantage glisser le calendrier de réalisation.

La CCI Paris Ile-de-France souhaite que la SGP précise si la mutualisation de la fonction de maintenance des infrastructures à Aulnay nécessitera d'agrandir le site de maintenance, et quels impacts cela pourrait avoir sur les autres projets de reconversion du secteur. Il faut garantir une coordination optimale entre la réalisation du site de maintenance des infrastructures mutualisé à Aulnay- sous-Bois et les projets de la commune sur le site ».

Courrier 12 adressé au président de la commission d'enquête - Délibération du CD du Val d'Oise du 16/10/15 : « *Demande que la connexion entre les lignes 15, 16 et 17 soit préservée, c'est-à-dire la possibilité technique pour les rames de la ligne 17 d'utiliser l'infrastructure de la ligne 15 Ouest sans rupture de charge : cela permettrait à terme la liaison directe entre Roissy et La Défense, conformément aux prescriptions de l'article 1 du décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Cela implique notamment une communication technique entre les deux tunnels empruntables par des services commerciaux et que les rames plus courtes de la ligne 17 (54 m) puissent s'arrêter sur les quais longs (108 m) de la ligne 15 Ouest.*

Demande un engagement de l'Etat sur le prolongement de la ligne 17 vers Nanterre-la-Folie via la Garenne-Colombes à un horizon raisonnable ».

Courriel 12 - M. TABORDEAU : « *Le plus urgent est de relier La Défense à Roissy. D'une part pour relier le centre d'affaires à Roissy au plus vite, hub international TGV/aéroport/liaison centre de Paris ; d'autre part parce que le T2 relie déjà le Pont de Sèvres à la Défense ».*

Courriel 19 - Mme COMELLEC-BADSI : « *Aéroport CDG / Paris et La Défense : d'après le projet actuel, il semble qu'il faille au moins 3 changements pour rejoindre le centre de la capitale ou la Défense. Cela me paraît un peu trop et peu attractif (touristes, visiteurs d'affaires). Dans d'autres capitales, les liaisons aéroportuaires sont beaucoup plus aisées ».*

Courriel 26 - M. ANGOVE : « *Le Nord-Ouest et le Sud-est de la région semblent moins favorisés. Depuis CDG une liaison directe avec le centre de Paris aurait été plus attrayante ».*

Courriel 29 - M. LEROUX : « *C'est dommage que les Pôles "La Défense" de la ligne 15 et "Parc des expositions de la ligne 17 ne soient pas sur la même ligne. En effet, il aurait été préférable que le terminus de la ligne 15 soit : Le Mesnil-Amelot (celui de la ligne 17).*

En l'état actuel du projet, il faudra faire encore un changement à faire à la station "Saint-Denis Pleyel" pour se rendre de "La Défense" à "Parc des Expositions" et c'est bien regrettable ! ».

Courriel 46 - M. ou Mme SANITH : « *Concernant les lignes 15 et 18, je suis ravie de voir qu'elles desserviront, l'aéroport Charles-de-Gaulle et Orly. Cela écourtera le temps de trajets et permettra de ne pas se fatiguer avec nos bagages pendant les correspondances ».*

Courriel 88 - M. MOURET : « En soi ce projet était (et est toujours) attendu depuis longtemps. Néanmoins, je me pose de fortes questions concernant l'organisation des lignes. Pourquoi est-ce que les lignes 15 et 16 ne sont pas plutôt fusionnées pour faire une grande boucle, comme cela se fait dans certaines villes (je pense à Bruxelles par exemple) ? »

Cela permettrait de rejoindre La Défense depuis Clichy-Montfermeil sans connexion.

La même question se pose pour les lignes 14 et 17. Bien, j'imagine que les rames de la 14 ne pourraient pas aller jusqu'à Roissy (pas efficacement en tout cas), mais j'imagine que ce n'est pas la seule raison.

Mais si ces 2 lignes ne sont pas fusionnées, alors pourquoi ne pas prolonger la ligne 17 jusqu'à Nanterre La Folie. Cela permettra de faire La Défense - Roissy sans (changement) et Versailles - CDG avec une seule connexion (à terme).

En réalité, vu le tracé des lignes, Roissy devrait pouvoir être rejoint depuis toutes les gares du Grand Paris Express en 0 ou 1 connexion maximum, mais il semble que le choix des lignes a été fait de manière à éviter ça. Pourquoi ? ».

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

Pièce D - page 7

« Le tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel (...) constituera ainsi une porte d'entrée vers le réseau du Grand Paris Express pour les territoires de grande couronne.

Par ailleurs, à sa mise en service jusqu'à Saint-Denis Pleyel, le tronçon offrira des correspondances avec d'autres lignes du Grand Paris Express : ligne M14 entre Saint-Denis Pleyel et l'aéroport d'Orly, ligne 16 entre Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs, ligne 17 entre Saint-Denis Pleyel et l'aéroport Roissy - Charles-de-Gaulle puis Le Mesnil-Amelot ».

Pièce D - page 41

« Au Nord-est, le réseau complémentaire structurant complètera, à l'horizon 2025, la ligne 15 avec un nouveau tronçon de 14 km et comportant neuf gares, qui sera créé entre Saint-Denis Pleyel et Rosny – Bois Perrier.

Ce tronçon sera en correspondance à Saint-Denis Pleyel avec les lignes 14, 16 et 17, et à Rosny Bois-Perrier avec la ligne 11 prolongée. Entre 2025 et 2027, il sera exploité de manière indépendante de la ligne 15 en service entre Pont de Sèvres et Nanterre La-Folie ».

Pièce D - page 48

L'OA 330, « ouvrage annexe commun aux lignes 15 et 16/17, qui est également un puits de sortie de tunneliers. Les infrastructures de cet ouvrage annexe, dit « OA 330 », sont réalisées dans le cadre des travaux des lignes 16 / 17 Sud / 14 Nord du Grand Paris Express. Sur cette section, le tunnel est réalisé dans le cadre du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny-Centre de la ligne 15 (ligne 15 Est).

Un raccordement en tunnel est envisagé dans le secteur de la gare Saint-Denis Pleyel, entre l'arrière-gare des lignes 16/17 et le tunnel principal de la ligne 15. **Cet ouvrage permettrait, à terme, à des trains de travaux venant du site de maintenance des infrastructures d'Aulnay-sous-Bois d'accéder aux voies de la ligne 15 pour faciliter les opérations de maintenance des infrastructures de la partie Ouest de la ligne 15.** Les études d'avant-projet à venir détermineront l'insertion précise de cet ouvrage ainsi que l'implantation exacte du raccordement sur le tunnel principal de la ligne 15. Voir également le titre 3.3 ci-après du présent chapitre D3 (« Organisation de la ligne et sites industriels ») ».

Pièce D - page 61

« Liaison entre le Nord des Hauts-de-Seine et les bassins d'emplois et plates-formes aéroportuaires du Bourget et de Roissy.

Le schéma d'ensemble approuvé en août 2011 prévoyait que la question de la structure d'exploitation optimale entre le réseau de transport public du Grand Paris et le réseau complémentaire structurant devrait faire l'objet d'un examen particulier entre la Société du Grand Paris et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France. Cette analyse devait intervenir avant les décisions relatives aux choix de conception des systèmes et des principaux ouvrages d'interconnexion.

L'analyse conjointe des schémas d'exploitation envisageables sur le réseau Grand Paris Express a ainsi été menée à partir de 2012, en prenant notamment en compte les critères de trafic prévisionnel (quelles étaient les structures d'exploitation générant la demande de transport la plus importante ?) et d'exploitabilité (quelles étaient les structures d'exploitation présentant la plus grande robustesse à moyen et long termes ?), au regard des coûts de réalisation et de fonctionnement associés à chaque schéma.

Ces études ont conclu à l'opportunité de la définition d'une liaison de rocade regroupant les tronçons les plus chargés de la ligne rouge (relevant du réseau de transport public du Grand Paris) et de la ligne orange (relevant du réseau complémentaire structurant). Une telle liaison de rocade permet en particulier de desservir les secteurs les plus denses de la proche couronne et de maximiser l'effet de désaturation des lignes radiales de transport en commun en cœur d'agglomération. Cette structure d'exploitation a été confirmée dans les orientations présentées par le Gouvernement le 6 mars 2013 dans le cadre du « Nouveau Grand Paris » (voir pièce C du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique), avec la création de la ligne 15.

Dans cette structure d'exploitation, à partir de l'horizon 2027 (mise en service complète du tronçon « Ligne 15 Ouest »), la gare d'interconnexion Saint-Denis Pleyel est organisée en gare passante pour les trains de la ligne 15 et en gare terminus pour les trains des lignes 16 et 17. Un changement de train est ainsi nécessaire entre la ligne 15 et les lignes 16 / 17.

Des études complémentaires ont été menées pour examiner les solutions techniques qui permettraient d'éviter une rupture de charge sur la liaison de rocade entre les grands pôles d'activités du territoire nord des Hauts-de-Seine, en particulier le quartier d'affaires de La Défense, et les bassins d'emplois et plates-formes aéroportuaires du Bourget et de Roissy. Il est ressorti de ces études que **l'absence de rupture de charge nécessiterait la création d'un ouvrage d'interconnexion entre les lignes 15 et 17, permettant aux trains de la ligne 17 de circuler sur la ligne 15 jusqu'à Nanterre La Folie.**

Un tel ouvrage impliquerait toutefois **des travaux de génie civil très importants ainsi que des acquisitions foncières ayant un impact direct sur une zone d'activités à Gennevilliers.** Il serait en outre nécessaire de **créer une gare de régulation à Nanterre La Folie** (qui serait alors organisée en gare passante pour les trains de la ligne 15 et en gare terminus pour certains des trains de la ligne 17).

En matière d'exploitation, **ces missions de la ligne 17 jusqu'à Nanterre La Folie, sans rupture de charge à Saint-Denis Pleyel, ne pourraient s'insérer que durant les heures creuses et suivant une fréquence réduite**, de manière à ne pas perturber l'exploitation de la ligne 15, qui présentera dès 2027 un intervalle de près de 2 minutes entre deux trains en période de pointe. En tout état de cause, **une telle disposition irait à l'encontre de l'objectif global de stabilité de l'exploitation du réseau Grand Paris Express, puisqu'elle rendrait dépendantes les unes des autres les trois lignes 15, 16 et 17 : d'éventuels incidents d'exploitation sur la ligne 15 pourraient de ce fait avoir des répercussions sur les lignes 16 / 17, et inversement.** Le fait que les lignes 15 et 16 / 17 puissent potentiellement avoir des exploitants différents constitue de ce point de vue un facteur de complexité supplémentaire.

Enfin, **le nombre de voyageurs bénéficiant de l'absence de rupture de charge à Saint-Denis Pleyel serait comparativement modéré, avec un gain de temps effectif assez faible par rapport à la configuration avec rupture de charge, compte tenu de la conception optimisée des correspondances à Saint-Denis Pleyel.**

En conclusion, les coûts d'investissement et d'exploitation supplémentaires générés par une liaison sans rupture de charge ne se justifient pas au regard des avantages apportés par cette solution. Les dispositions techniques associées à un tel schéma n'ont donc pas été retenues.

Il convient toutefois de noter **que la conception des infrastructures associées à la gare Saint-Denis Pleyel est compatible avec la réalisation ultérieure d'un prolongement du tunnel de la ligne 17 vers l'Ouest. Le nord des Hauts-de-Seine pourrait ainsi bénéficier à terme, via la ligne 17, d'une liaison directe sans rupture de charge entre Nanterre La Folie et Le Mesnil-Amelot, ne présentant pas d'interface avec l'exploitation de la ligne 15 ».**

Pièce D - page 62

« Outre les sites industriels prévus à Vitry-sur-Seine et à Rosny-sous-Bois, des dispositions complémentaires sont envisagées pour faciliter la maintenance des infrastructures de la ligne 15 dans son ensemble, en particulier dans sa partie Ouest ».

Parmi celles-ci, il est envisagé de « réaliser une voie de raccordement dans le secteur de Saint-Denis Pleyel, entre le tunnel des lignes 16/17 et celui de la ligne 15, permettant d'assurer un accès à la ligne 15 depuis le site de maintenance des infrastructures prévu à Aulnay-sous-Bois et servant notamment à la maintenance des infrastructures des lignes 16 et 17 : des trains de travaux pourraient ainsi être envoyés

sur la ligne 15 depuis le site industriel d'Aulnay-sous-Bois, en fonction des besoins d'intervention ».

Pièce F - page 3

L'évaluation sommaire des dépenses évalue la « Provision pour ouvrage de liaison entre ligne 15 et ligne 16/17 » à 55 millions d'Euros.

1.2.6.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

- 1) Transmettre à la commission les schémas de principe en 3D :
 - du changement de train prévu à la gare Saint-Denis Pleyel
 - de la liaison technique envisagée entre les lignes (aiguillages ou saut-de-mouton ?).
- 2) L'interopérabilité fonctionnelle (pour les usagers) a-t-elle été un temps envisagée à la gare Saint-Denis Pleyel ? Expliquer les raisons des choix effectués
- 3) Quid du projet de ligne orange de la SGP à plus long terme passant par le Nord des Hauts-de-Seine ? Il semble que les futures emprises aux Groues ne puissent désormais plus être assurées ...



1.2.6.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête

1.2.6.4.1. Réponse aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 – Transmettre à la commission d'enquête les schémas de principe en 3D :

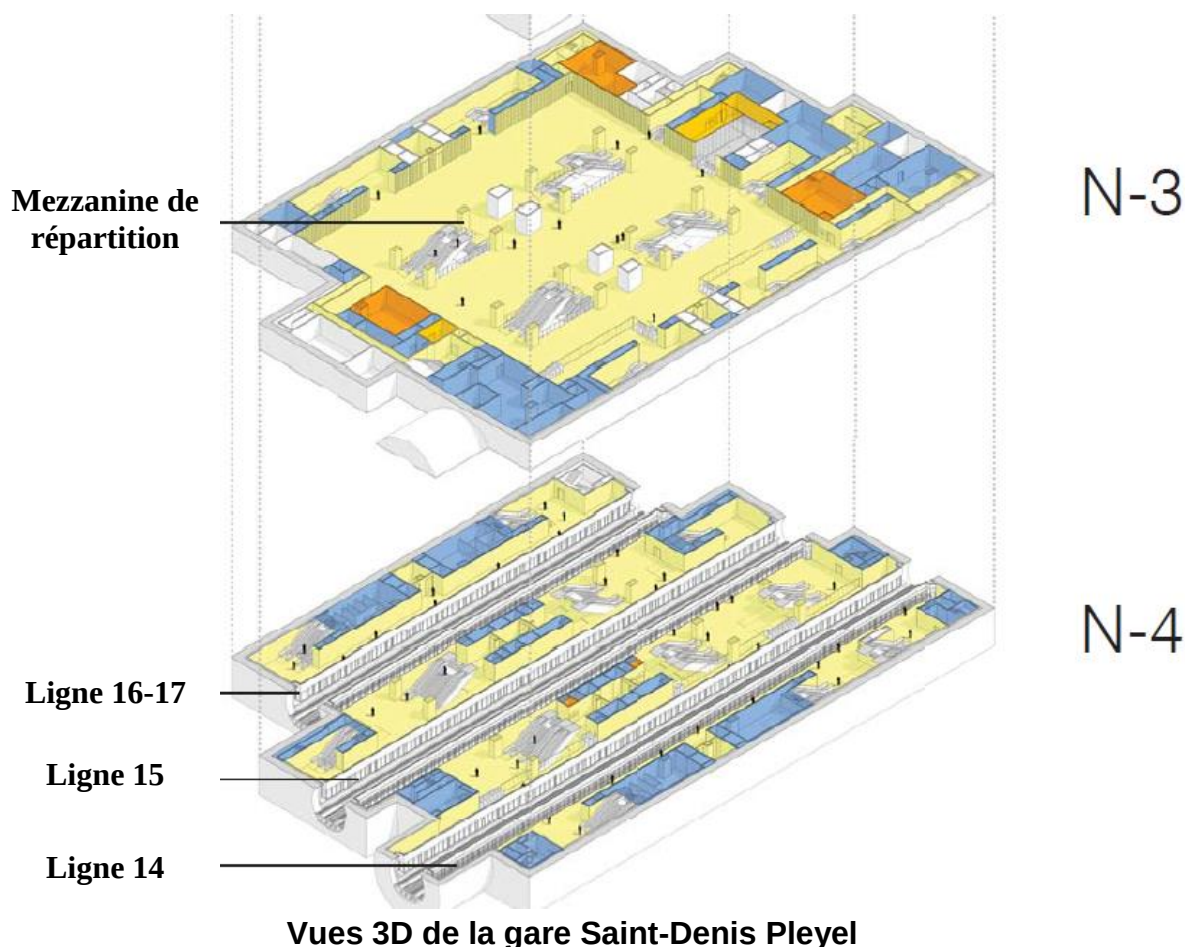
- du changement de train prévu à la gare Saint-Denis Pleyel
- de la liaison technique envisagée entre les lignes (aiguillages ou saut-de-mouton ?).

Concernant l'organisation des lignes 14, 15 et 16/17 au niveau quais, le projet de la gare Saint-Denis Pleyel (cette gare, ayant déjà fait l'objet d'une enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique dans le cadre du projet relatif aux tronçons

Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel) est une solution optimisant les ouvrages d'infrastructure, tout en permettant des correspondances entre toutes les directions de ces lignes en moins de deux minutes, ce qui constitue une très bonne qualité de correspondance. De ce point de vue, la mezzanine d'échanges fait l'objet d'une attention toute particulière dans les études afin de garantir fluidité et lisibilité aux voyageurs.

Les voyageurs passant notamment de la ligne 15 aux lignes 16/17 ou inversement le feront, selon leur direction, soit en passant par la mezzanine située juste au-dessus des quais, soit sur le même quai.

Ainsi, la correspondance entre la ligne 15 allant vers La Défense et le quai départ des lignes 16/17 pourra se faire directement sur le même quai (voir vues 3D ci-dessous).



Vues 3D de la gare Saint-Denis Pleyel

Appréciations de la commission d'enquête :

La présentation de ces schémas permet de mieux comprendre les correspondances à Saint-Denis Pleyel.

Les études de la voie de raccordement entre les lignes 15 et 16/17 sont encore en cours.

Le principe fonctionnel retenu à ce stade dans les études est celui d'un aiguillage permettant à des trains de travaux de passer à niveau de la voie Sud des lignes 16/17 à la voie Nord de la ligne 15 (voir schéma fonctionnel ci-dessous).

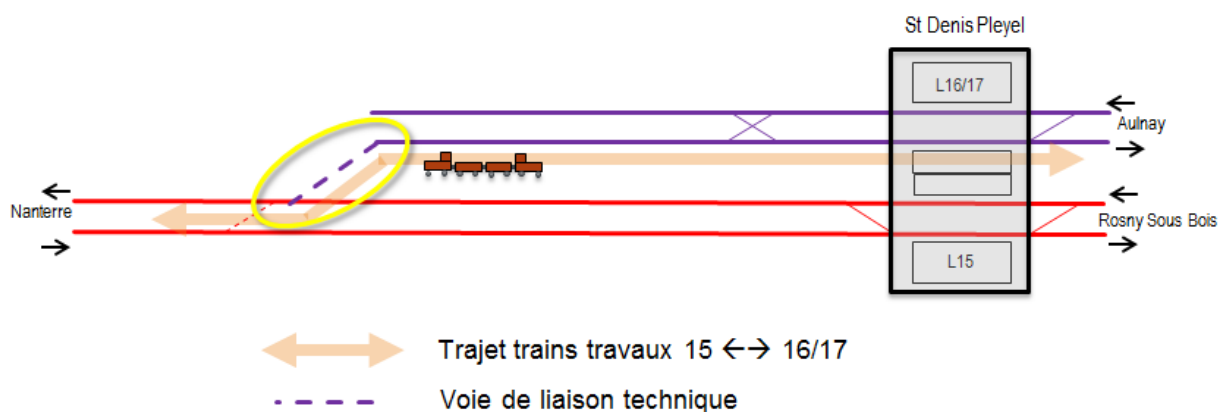


Schéma fonctionnel de la voie de liaison L15-L16/17

Appréciations de la commission d'enquête :

Il s'agit d'une liaison ferrée technique permettant en effet d'injecter des trains de maintenance d'une ligne sur l'autre. Cela s'effectue parfois à contre-sens et, de ce fait, la manœuvre est délicate en période d'exploitation obligeant à suspendre le trafic durant la manœuvre : cela n'a rien à voir avec la question de l'interopérabilité envisagée dans certaines observations du public et traitée ci-après.

Q2 – L'interopérabilité fonctionnelle (pour les usagers) a-t-elle été un temps envisagée à la gare Saint-Denis Pleyel ? Expliquer les raisons des choix effectués

Concernant l'interopérabilité fonctionnelle pour les voyageurs, c'est-à-dire la possibilité d'une interconnexion entre les lignes 15, 16 et 17 en vue de préserver à terme la possibilité d'une liaison sans rupture de charge à Saint-Denis Pleyel, ce point a été examiné dans le cadre des études qui ont été menées, notamment sur les aspects ayant trait à l'exploitation du projet.

Ce sujet fait l'objet de l'encadré dédié qui figure dans la pièce D du dossier d'enquête et présente les raisons des choix effectués (page 61 : « Liaison entre le nord des Hauts-de-Seine et les bassins d'emplois et plates-formes aéroportuaires du Bourget et de Roissy »).

En effet, le schéma d'ensemble approuvé par le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 prévoyait que la question de la structure d'exploitation optimale entre le Réseau de transport public du Grand Paris et le réseau complémentaire structurant devrait faire l'objet d'un examen particulier entre la Société du Grand Paris et le Syndicat des transports d'Ile-de-France. Cette analyse devait intervenir avant les décisions relatives aux choix de conception des systèmes et des principaux ouvrages d'interconnexion.

L'analyse conjointe des schémas d'exploitation envisageables sur le réseau Grand Paris Express a ainsi été menée à partir de 2012, en prenant notamment en compte les critères de trafic prévisionnel (quelles étaient les structures d'exploitation générant la demande de transport la plus importante ?) et d'exploitabilité (quelles étaient les structures d'exploitation présentant la plus grande robustesse à moyen et long termes ?), au regard des coûts de réalisation et de fonctionnement associés à chaque schéma.

Ces études ont conclu à l'opportunité de la définition d'une liaison de rocade regroupant les tronçons les plus chargés de la ligne rouge (relevant du réseau de transport public du Grand Paris) et de la ligne orange (relevant du réseau complémentaire structurant). Une telle liaison de rocade permet en particulier de desservir les secteurs les plus denses de la proche couronne et de maximiser l'effet de désaturation des lignes radiales de transport en commun en cœur d'agglomération. Cette structure d'exploitation a été confirmée dans les orientations présentées par le Gouvernement le 6 mars 2013 dans le cadre du « Nouveau Grand Paris », avec la création de la ligne 15. Dans cette structure d'exploitation, à partir de l'horizon 2027 (mise en service complète du tronçon « Ligne 15 Ouest »), la gare d'interconnexion Saint-Denis Pleyel est organisée en gare passante pour les trains de la ligne 15 et en gare terminus pour les trains des lignes 16 et 17. Un changement de train est ainsi nécessaire entre la ligne 15 et les lignes 16 / 17.

Des études complémentaires ont été menées pour examiner les solutions techniques qui permettraient d'éviter une rupture de charge sur la liaison de rocade entre les grands pôles d'activités du territoire nord des Hauts-de-Seine, en particulier le quartier d'affaires de La Défense, et les bassins d'emplois et plates-formes aéroportuaires du Bourget et de Roissy. Il est ressorti de ces études que l'absence de rupture de charge nécessiterait la création d'un ouvrage d'interconnexion entre les lignes 15 et 17, permettant aux trains de la ligne 17 de circuler sur la ligne 15 jusqu'à Nanterre La Folie. Un tel ouvrage impliquerait toutefois des travaux de génie civil très importants ainsi que des acquisitions foncières ayant un impact direct sur une zone d'activités à Gennevilliers. Il serait en outre nécessaire de créer une gare de régulation à Nanterre La Folie (qui serait alors organisée en gare passante pour les trains de la ligne 15 et en gare terminus pour certains des trains de la ligne 17).

En matière d'exploitation, ces missions de la ligne 17 jusqu'à Nanterre La Folie, sans rupture de charge à Saint-Denis Pleyel, ne pourraient s'insérer que durant les heures creuses et suivant une fréquence réduite, de manière à ne pas perturber l'exploitation de la ligne 15, qui présentera dès 2027 un intervalle de près de 2 minutes entre deux trains en période de pointe. En tout état de cause, une telle disposition irait à l'encontre de l'objectif global de stabilité de l'exploitation du réseau Grand Paris Express, puisqu'elle rendrait dépendantes les unes des autres les trois lignes 15, 16 et 17 : d'éventuels incidents d'exploitation sur la ligne 15 pourraient de ce fait avoir des répercussions sur les lignes 16 / 17, et inversement. Le fait que les lignes 15 et 16 / 17 puissent potentiellement avoir des exploitants différents constitue de ce point de vue un facteur de complexité supplémentaire.

Enfin, le nombre de voyageurs bénéficiant de l'absence de rupture de charge à Saint-Denis Pleyel serait comparativement modéré, avec un gain de temps effectif assez faible par rapport à la configuration avec rupture de charge, compte tenu de la conception optimisée des correspondances à Saint-Denis Pleyel.

En conclusion, les coûts d'investissement et d'exploitation supplémentaires générés par une liaison sans rupture de charge ne se justifient pas au regard des avantages

apportés par cette solution. Les dispositions techniques associées à un tel schéma n'ont donc pas été retenues.

Appréciations de la commission d'enquête :

Ces explications plus détaillées de la SGP correspondent à ce que l'expérience montre de l'exploitation de réseaux avec fourche (ligne 13, RER A, B, C, ...), dès que le trafic devient intense.

Il convient toutefois de noter que la conception des infrastructures associées à la gare Saint-Denis Pleyel est compatible avec la réalisation ultérieure d'un prolongement du tunnel de la ligne 17 vers l'Ouest. Le nord des Hauts-de-Seine pourrait ainsi bénéficier à terme, via la ligne 17, d'une liaison directe sans rupture de charge entre Nanterre La Folie et Le Mesnil-Amelot, ne présentant pas d'interface avec l'exploitation de la ligne 15.

Appréciations de la commission d'enquête :

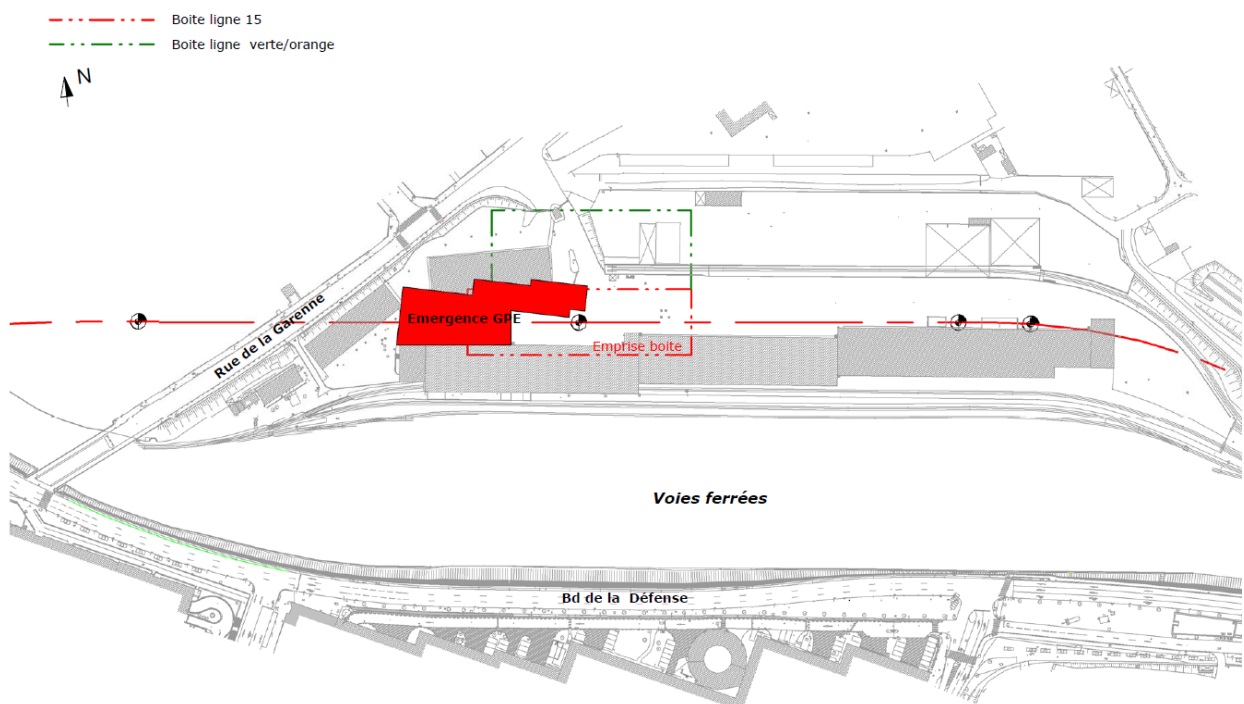
Cette explication est tout à fait judicieuse.

La commission constate avec satisfaction que ce projet pertinent de liaison entre Roissy et le Nord des Hauts-de-Seine (jusqu'à Nanterre-La-Folie) est toujours en cours de réflexion, même si elle concerne un investissement à plus long terme.

Q3 – Quid du projet de ligne orange de la SGP à plus long terme passant par le Nord des Hauts-de-Seine ? Il semblerait que les futures emprises aux Groues ne puissent désormais plus être assurées ...

Le projet de la ligne orange et de la ligne verte sont toujours d'actualité.

Les gares à Nanterre la Folie de ces deux lignes seront positionnées immédiatement au nord de la gare de la ligne 15, comme indiqué sur l'extrait du plan des études préliminaires ci-dessous (la position des gares verte et orange est le rectangle vert sur le plan):



À ce stade, il est prévu que l'émergence de la gare ligne 15 soit utilisée également à terme comme bâtiment voyageurs pour les lignes orange et verte : il y aura donc une

seule émergence pour les trois lignes. À cette fin, les espaces intérieurs et les circulations verticales de la gare Nanterre la Folie de la ligne 15 seront dimensionnés pour pouvoir accueillir l'ensemble des flux des trois lignes.

Des mesures conservatoires seront par ailleurs définies en lien avec l'EPADESA, aménageur du quartier des Groues, pour permettre la réalisation ultérieure des gares souterraines des lignes verte et orange, la réalisation de ces lignes n'étant prévue qu'au-delà de 2030.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de ces précautions conservatoires et espère qu'elles suffiront à préserver ce site stratégique pour l'implantation d'un nœud de transport.

Il est également rappelé que la future gare LNPN est prévue d'être implantée au même endroit.

1.2.6.4.2. Réponse de la SGP à des questions particulières du public

Réponse de la SGP sur le fonctionnement omnibus du métro en comparaison du RER avec des missions directes

(Courrier n°4 du registre de la commune de Nanterre Association Naturellement Nanterre)

Le sujet des possibilités d'inclure des missions « directes » dépassant des trains « omnibus » en gare a été abordé lors du débat public.

À l'issue du débat public, la SGP a rédigé le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, qui a été approuvé par le décret n°2011-1011 du 24 août 2011. Le chapitre 3 du schéma d'ensemble, relatif aux principes d'exploitation et de maintenance, précise les raisons pour lesquelles la SGP n'a pas retenue des missions directes :

« L'insertion de missions directes (c'est-à-dire des parcours directs sans arrêts intermédiaires) présenterait l'avantage de diminuer encore les temps de parcours sur les trajets les plus longs.

Toutefois, compte tenu des vitesses commerciales et des fréquences élevées prévues sur le réseau, cette disposition n'a pas été retenue. L'usage exclusif de missions omnibus présente l'avantage de simplifier l'usage du réseau pour les voyageurs ; en termes de conception des infrastructures, ce système permet également d'éviter d'avoir à créer systématiquement des voies supplémentaires au niveau des gares pour le dépassement des trains, donc de minimiser ainsi le coût d'investissement. »

Appréciations de la commission d'enquête :

Cette réponse est logique, en termes d'investissement comme d'exploitation, à partir du moment où la fréquence des trains prévue est importante, ne pouvant laisser un train direct rattraper un omnibus sauf à créer de nombreuses voies d'évitement.

Réponse de la SGP sur la mutualisation de la fonction de maintenance des infrastructures à Aulnay

(Courrier 11 adressé au président de la commission d'enquête - CCI Paris-Île-De-France)

Dès l'origine, le projet de site de maintenance d'Aulnay comprend à la fois les fonctions de site de maintenance et de remisage (SMR), de site de maintenance des infrastructures (SMI) et de poste de commandement centralisé (PCC).

Le site d'Aulnay sera dédié essentiellement aux fonctions d'exploitation et de maintenance des lignes 16 et 17. Il pourra toutefois servir également à assurer des opérations de maintenance des infrastructures sur la ligne 15, via un raccordement permettant à des trains de travaux de passer des voies des lignes 16 et 17 aux voies de la ligne 15, et inversement. La définition actuelle du site de maintenance des infrastructures permet ces différentes fonctionnalités.

De manière générale, l'implantation et la conception du projet sont menées en concertation avec les acteurs du territoire et en cohérence avec les réflexions d'aménagement du site.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de l'absence de centre de maintenance et de remisage dans le tronçon Ouest, hormis l'utilisation de l'arrière gare provisoire de Nanterre La Folie.

Elle s'inquiète de la longue distance sans centre de maintenance (que ce soit pour les infrastructures ou pour le remisage du matériel roulant) : ces absences ne peuvent que ralentir et compliquer la mise à l'écart d'un train dégradé ou en panne et aussi les interventions (programmées ou inopinées) à effectuer sur infrastructures.

Par ailleurs, l'injection de trains en début de service et ensuite leur retrait en fin de service ne peuvent qu'être rallongées par cette absence de centre de remisage des trains sur le tronçon Ouest.

La commission n'est pas experte en la matière et prend acte du fait que des discussions se poursuivent avec le STIF.

Elle craint néanmoins que ce sujet ne prenne toute son acuité que lors de l'appel d'offre à exploitant ... risquant d'induire une réponse plus onéreuse et un moindre engagement de ponctualité.

Si la logistique de l'exploitation n'est pas au cœur de l'enquête publique, la cohérence technique d'un projet est un élément garantissant le bon niveau de service.



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.

1.2.7.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème

Le nombre d'occurrences pour ce thème est de 27. Il vient en complément du thème 1 qui traite de l'intégration et de l'aménagement des gares.

1-Observations d'ordre général

Courriel 37 - M. REBOA :

« Nous sommes (4 personnes) extrêmement favorables à l'ouverture de la ligne 15, synonyme de développement économique pour la région ».

Courriel 80 - M.COLAS:

« Ce tronçon (La Défense – Saint-Denis) est à mon avis un des tronçons les plus importants en termes de priorité, cela permettrait de développer les bureaux tout le long de ce tronçon qui permet de relier 2 importantes zones de bureaux. En effet plusieurs grosses entreprises déjà implantées dans ces zones pourraient donc choisir de se déplacer ou prendre de nouveaux bureaux à Courbevoie-Asnières-Gennevilliers et ainsi distribuer un peu mieux les afflux voyageurs ».

Courriel 96 - M. DERU:

« Excellent projet ! Ce dernier va vraiment dynamiser la Région Île-de-France et désenclaver certains quartiers ce qui est une bonne chose! Enfin une ligne M13 désengorgée ».

Courrier 11 au président de la commission - CCI Paris Ile-de-France :

« Le projet de ligne 15 Ouest doit prendre en compte les activités économiques et projets présents à ses abords. La ligne 15 Ouest traverse des pôles économiques d'importance régionale voire nationale, tels que La Défense (fonctions stratégiques, finance) ou Val-de-Seine (sur les communes de Boulogne- Billancourt et Issy-les-Moulineaux, activités tertiaires supérieures, services aux entreprises, media).

Ainsi, on dénombre autour des gares de Hauts-de-Seine de la ligne 15 Ouest (y compris Pont de Sèvres), près de 7 900 établissements dans les 400 m autour des gares, et plus de 25 000 dans les 800 m autour des gares (source SIRENE 2011).

La CCI Paris Ile-de-France (CCI des Hauts-de-Seine) a réalisé en 2012 une « Etude des localités accueillant une gare du réseau du Grand Paris pour anticiper la programmation des commerces et services en gare ». Des risques de fragilisation de pôles commerciaux existants ont ainsi été identifiés sur la ligne 15 Ouest, particulièrement autour des gares de Saint-Cloud, Nanterre La Boule, Bécon-les-Bruyères ou Bois-Colombes. Des opportunités de compléter l'offre existante ont également été identifiées, par exemple à Bécon-les-Bruyères.

Demande : *Afin d'anticiper l'impact de l'arrivée de la ligne sur les activités économiques présentes autour de gare, l'offre de commerces et de services en gare doit être définie en fonction des besoins des voyageurs, mais aussi des personnes résidant et travaillant à proximité, en complémentarité avec l'offre existante aux abords.*

Par ailleurs, la CCI Paris Ile-de-France élabore actuellement une étude relative au foncier et à l'immobilier d'activité. L'étude identifiera les leviers fonciers et immobiliers à mettre en œuvre pour assurer le maintien d'activités industrielles et logistiques portées par des PME-PMI en zone dense. Ces activités seront potentiellement affectées par l'arrivée du GPE ».

2-Observations spécifiques sur les gares

Gare de Rueil-Malmaison

Observation n°9 du registre de Rueil-Malmaison - M. GABRIEL :

J'ai pris connaissance du projet de la ligne 15 rouge avec la gare sur Rueil-Suresnes Mont Valérien. Enfin ce projet avance et sera indispensable pour le développement de l'Ouest des Hauts de Seine. Rueil sera proche des transports, des nœuds ferroviaires, cela permettra le développement de l'écoquartier.

Gare de Nanterre La Boule

Courrier 1 du registre de Nanterre - Collectif de riverains place de la Boule-Bd Hérold :

« Pourquoi y a-t-il indiqué sur le plan général des travaux (pièce E page 8) un secteur d'intervention potentielle du projet sur le Bd Hérold ?

Y a-t-il prévu d'autres projets immobiliers ou d'urbanisme ? Demande que cette zone d'intervention potentielle sur le bd Hérold soit retirée ».

Gare de Bécon-les-Bruyères

Courrier joint au courriel 213 - Ville de Courbevoie :

« Pour mémoire, ce grand projet d'Ecoquartier courbevoisien, à deux pas de la gare, se traduit par 3 hectares d'espaces verts, 500 arbres plantés, 1 000 logements dont 30 % d'habitat social, 200 000 m² de bureaux et activités économiques et enfin 20 000 m² de commerces, services et équipements publics.

Ainsi, la Société du Grand Paris ne doit pas s'affranchir de la nécessité de travailler sur l'insertion urbaine de la gare multimodale Grand Paris Express dans la continuité de ce pôle d'attractivité. Je souhaite notamment que les constructions envisagées en accompagnement de cette nouvelle gare s'intègrent pleinement dans le tissu urbain existant ».

Gare de Bois-Colombes

Observation n°5 lors de la réunion publique du 14/10/15 à Bois-Colombes - M. LIME) :

« Le projet autour de la future gare de Bois-Colombes manque d'ambition en termes d'aménagement général ou en termes d'accès. Regrettant le simple aménagement d'une passerelle, il souhaite qu'une ambition urbanistique plus grande soit mise en œuvre pour ce secteur afin d'améliorer le confort des voyageurs ».

Gares de Nanterre La Boule – Nanterre La Folie

Courrier 3 du registre de Nanterre - Ville de Nanterre:

« D'une manière générale, la ville se félicite que la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express desserve Nanterre via deux gares implantées sur son territoire : l'une dans le secteur des Groues, l'autre place de la Boule. Par ailleurs, nous souhaitons également souligner la qualité des échanges que nous avons pu avoir avec les équipes de la SGP tout au long du processus des études.

L'intermodalité joue un rôle prépondérant pour insérer le réseau GPE dans un système de transport global cohérent et susceptible de gagner des parts modales sur la voiture.

En 2025, ce sont 5 pôles gares qui couvriront le territoire de Nanterre, rendant l'accessibilité piétonne à une desserte métropolitaine plus aisée. Pour autant, une partie du territoire demeure hors des périmètres d'attractivité piétonne des pôles gares. C'est pourquoi le traitement des espaces publics aux abords des gares doit intégrer les différentes composantes et définir une place juste pour l'ensemble des usages du pôle gare (piétons, cyclistes et bus). L'automobiliste n'a en revanche pas vocation à s'insérer dans ce schéma de mobilité.

Le métro GPE répond principalement à des déplacements domicile-travail pour des distances supérieures à 5 km. Pourtant, la mobilité de proximité reste toujours très majoritaire puisque 65 % des déplacements franciliens font moins de 3 km. Aussi, le renforcement de la desserte métropolitaine par le projet GPE ne peut masquer les besoins toujours aussi prégnants des petits et moyens déplacements qui s'effectuent à pied, en vélo et en bus. Autrement dit, les déplacements inter quartiers, encore majoritaires dans le schéma de mobilité francilien, ne s'effectueront pas par le métro GPE. Il y a donc bien un enjeu de complémentarité à trouver dans l'aménagement des abords des gares ».

Gares des Agnettes, Grésillons

Courriel 102 - M. & Mme TAMBRUN:

« Besoin de développer les transports aux Grésillons au regard du développement important des sociétés, entreprises et populations dans ce secteur ».

Courriel 105 - M. & Mme LEPRINCE:

« Nous allons prochainement emménager à Asnières, RER Grésillons. Il y a énormément d'activités qui se créent autour de ce RER, logement, centre commercial, bureaux ... Pour soutenir le développement de ce quartier, et de la ville d'Asnières, mais aussi pour répondre aux besoins croissants des populations, il me semble important que le Grand Paris soit relié aux Grésillons, pour désenclaver par ailleurs cette zone actuellement pas très bien desservie ».

Courrier joint au courriel 265 - Ville de Gennevilliers :

« Les habitants et les salariés attendent impatiemment ces nouvelles infrastructures qui permettront un développement équitable de la Région Parisienne. La Ville de Gennevilliers développe activement l'émergence de projets urbains et de renouvellement urbain autour des deux nouvelles gares : le quartier des Agnettes et le quartier gare des Grésillons. Aussi, la Ville souhaite-t-elle faire un certain nombre de remarques quant à l'insertion de ces gares au sein de quartiers en pleine évolution.

- La gare des Agnettes devra s'intégrer dans le projet de renouvellement urbain du quartier retenu NPNRU sur le plan de la forme urbaine tout autant que du programme.*

La Ville de Gennevilliers souhaite un programme de la gare des Agnettes emblématique, de rayonnement intercommunal, dont l'opportunité et la vocation seront à étudier dans le cadre des actions du Contrat de Développement Territorial signé en février 2014 par les communes d'Asnières-sur-Seine, Gennevilliers, Bois-Colombes, Colombes. La future gare devra comprendre une sortie sur le quartier NPNRU les Agnettes à Gennevilliers. La future gare devra également constituer un nouvel atout de valorisation et d'ouverture pour le quartier des Agnettes.

La Ville souhaite être partie prenante et partenaire incontournable pour sa conception.

- Le quartier de la gare des Grésillons se situe sur un axe de développement métropolitain. Dans le cadre du Contrat de Développement Territorial, la RD9 a été identifiée comme un lieu d'avenir pour la Boucle Nord.*

L'évolution des activités sur les communes voisines et la perspective du réseau du Grand Paris Express ont motivé la Ville pour la réalisation d'un travail de valorisation du foncier de ce secteur.

Cette liaison intercommunale est un espace déterminant pour le devenir du territoire de la Boucle Nord avec la promotion d'activités économiques innovantes ».

1.2.7.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique

L'article 3.14 de la pièce G2 « Présentation du projet, des impacts et des mesures d'accompagnement » traite du sujet « Population, emplois et occupation du sol ». Il est en de même de l'article 5.4.1 de la pièce G.3 »Etude d'impact- Résumé non technique.

La réalisation de la Ligne 15 Ouest s'inscrit dans une politique de développement des grands territoires stratégiques de l'Île-de-France. Dans ce sens, le projet du Grand Paris Express constitue un moteur de la croissance de la population et de l'emploi en Île-de-France. La réalisation du projet devrait ainsi permettre :

- de favoriser les créations d'emplois;
- d'attirer davantage d'habitants en Île-de-France, essentiellement dans les communes qui seront desservies directement par l'infrastructure, en cœur d'agglomération ;
- de favoriser un bâti dense à proximité des nouveaux nœuds de transports en commun, en particulier les gares du Grand Paris Express.

En tant que maillon du programme d'ensemble, la Ligne 15 Ouest répond aux mêmes objectifs de favorisation de l'emploi et de densification des territoires que les autres tronçons du Grand Paris Express.

Le périmètre d'influence principale du projet à l'étude comprend la totalité du territoire des communes traversées par la zone de 500 m de part et d'autre du tracé du projet. Le périmètre comporte 18 communes et se situe dans les départements des Hauts-de-Seine et de Seine-Saint-Denis. Cependant la commune de Meudon n'a qu'une très faible part de son territoire dans cette zone (< 1 ha) et n'a donc pas été prise en compte dans l'analyse.

Les 17 communes retenues sont Sèvres, Saint-Cloud, Boulogne-Billancourt, Rueil-Malmaison, Suresnes, Nanterre, Puteaux, Neuilly-sur-Seine, Courbevoie, La Garenne-Colombes, Bois-Colombes, Asnières-sur-Seine, Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne, L'Île-Saint-Denis, Saint-Denis, Saint-Ouen. Le territoire des 17 communes retenues couvre une surface de 10 120 hectares.

L'accroissement du parc bâti résidentiel et le renouvellement du parc existant constituent deux défis régionaux majeurs pour répondre, d'une part, à la crise actuelle du logement et, d'autre part, aux perspectives de croissance démographique dans la région. En effet, à l'horizon de mise en œuvre du projet (soit 2027), les évolutions prévues en Île-de-France montrent une augmentation de 12,6 % emplois par rapport à 2005.

En permettant une densification supplémentaire au sein des territoires traversés par la Ligne 15 Ouest, en particulier autour des gares, le projet permettra donc, à l'aide des outils de planification du développement territorial et notamment des Contrats de Développement Territorial (CDT), d'accueillir ces nouvelles populations. Le projet

s'inscrit ainsi dans une politique d'aménagement du territoire visant à dissuader effectivement la dispersion de l'habitat et de l'emploi.

L'analyse estime que le projet est en mesure de réduire l'emprise des surfaces consommées par l'urbanisation nouvelle, c'est-à-dire les surfaces d'emprise au sol nécessaires pour accueillir les populations et les emplois supplémentaires de 3500ha à l'horizon 2030. Le projet permet ainsi de contribuer à l'un des enjeux majeurs du SDRIF qui est de réduire significativement la consommation annuelle d'espaces naturels et ruraux pour la construction nouvelle.

La consommation des espaces non bâtis par l'urbanisation nouvelle implique, par ailleurs, des coûts de viabilisation importants. En effet, une forme de bâti peu dense a pour conséquence d'augmenter les longueurs des voiries et réseaux divers (égouts, éclairage, voirie, réseaux d'assainissement, etc.) nécessaires pour desservir un même nombre de ménages et d'activités. Dans ce sens, l'analyse évalue les gains à environ 780 km de voiries et réseaux divers nécessaires en moins grâce à la densification. Le développement d'une infrastructure de transport en commun de l'envergure de la Ligne 15 Ouest et plus généralement du Grand Paris Express s'inscrit également dans une stratégie politique visant à redynamiser des communes actuellement moins accessibles et de participer ainsi à l'atténuation des disparités sociales et territoriales et de favoriser l'égalité des territoires.

En proposant une ligne de transport public de grande capacité et à vitesse commerciale élevée, très bien connectée au réseau existant et permettant de mieux relier les communes directement concernées par le projet aux principaux pôles économiques, scientifiques et de transport de la région, le projet a pour vocation de participer au désenclavement de ces territoires et de « *réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national* » (loi 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris).

En mesure, face aux perspectives de croissance démographique et d'emploi dans la région, il apparaît nécessaire d'intensifier le rythme de construction, mais aussi celui de la rénovation et de la démolition-reconstruction. Des mesures d'accompagnement doivent dès lors être mises en place afin de permettre aux communes d'anticiper et de répondre au mieux aux besoins des populations et des emplois à venir, notamment en créant une capacité d'accueil appropriée.

Le tableau pages 158-159 présente une synthèse des impacts et des mesures d'accompagnement à l'échelle de la Ligne 15 Ouest.

En complément des études précédentes, répondant aux exigences du code de l'environnement sur le contenu de l'étude d'impact, la SGP a mené une analyse spécifique des impacts induits du projet en matière de localisation, de l'urbanisation présentée dans **l'annexe G4-2 « Etudes des effets sur l'urbanisation »**

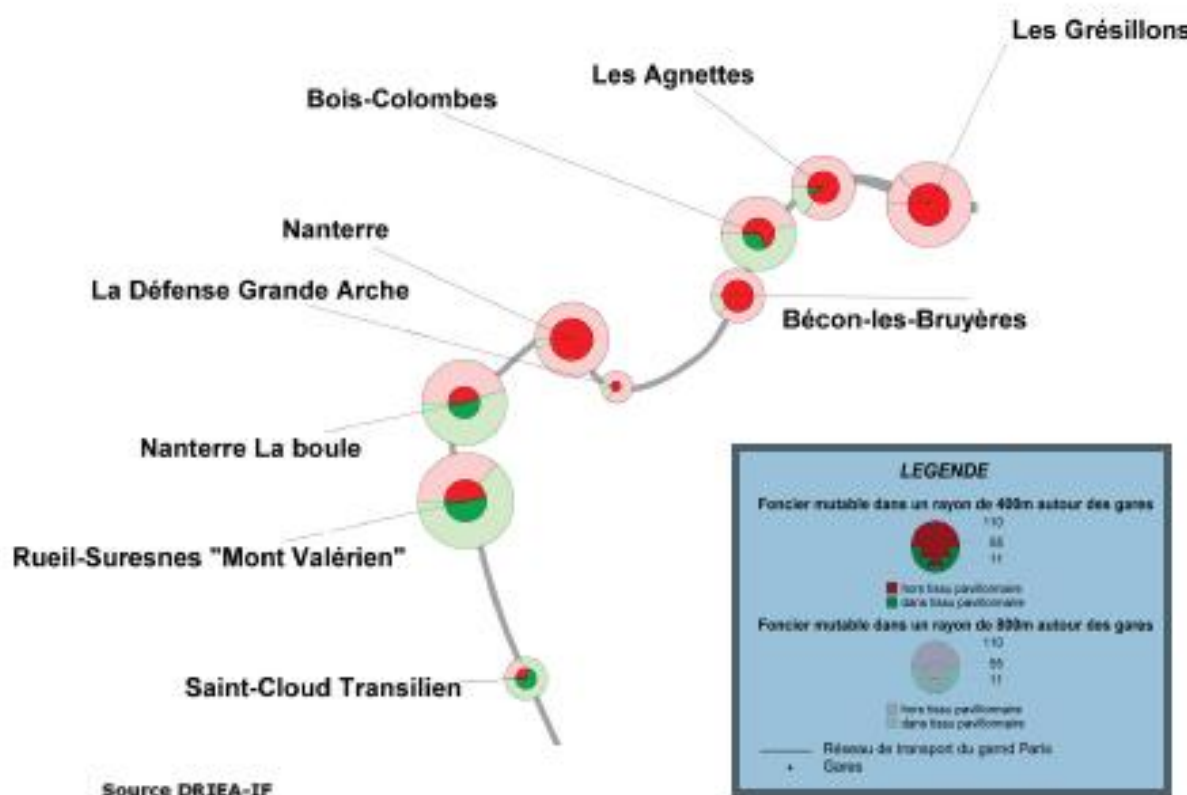
En matière de constructibilités, il a été étudié les mutabilités potentielles :

Les mutabilités potentielles repérées autour des gares (rayon de 400 m et couronne de 800 m) sont assez variables.

L'analyse des tissus croisée avec les données socio-économiques met en évidence quatre groupes :

- un ensemble de communes de densité moyenne qui comprennent une part importante de tissus pavillonnaires mêlée à des éléments patrimoniaux et des

- activités productives ou tertiaires autour des gares de Saint-Cloud-Transilien, Rueil-Suresnes Mont Valérien, Nanterre-la-Boule et Bois-Colombes ;
- des secteurs de forte densité autour des gares de La Défense-Grande Arche et Bécon-les-Bruyères et, dans une moindre mesure, Nanterre ;
 - deux secteurs de requalification urbaine autour des gares de Nanterre-la-Folie et des Agnettes ;
 - un secteur de redynamisation économique d'activités en cours de transformation aux Grésillons.



Les conclusions tirées de l'étude sont les suivantes :

Stimulée par une meilleure accessibilité qui augmente la demande et par les moyens d'actions dont disposent les collectivités locales et l'Etat, notamment dans le cadre de CDT, l'urbanisation autour des nouvelles gares du RGPE devrait prendre des formes différentes selon les tissus traversés.

Deux effets majeurs semblent se dégager : d'une part le renforcement de La Défense élargie dans un mouvement qui va de Saint-Cloud ou Suresnes à Asnières et Bois-Colombes, d'autre part un effort particulier sur la partie nord-est du département en faveur du port de Gennevilliers et de la plaine d'activités autour des Grésillons.

La relation des nouvelles gares aux centres villes et aux centralités actuelles, facteur essentiel de dynamisation des territoires semble aller dans le sens du confortement ou de la requalification de l'existant. C'est particulièrement vrai à Nanterre que deux nouvelles gares vont fortifier et qui constitue déjà la ville historique du secteur au sein du territoire Seine-Arche caractérisé par La Défense.

La variété des territoires traversés où voisinent patrimoine historique, tissus pavillonnaires ou des grandes enclaves tertiaires, industrielles ou logistiques devraient inciter à porter une grande attention afin de conserver les qualités environnementales, paysagères et patrimoniales auxquelles les habitants sont attachés, ainsi que les services indispensables au fonctionnement de la métropole.

Les possibilités de mutations ont été estimées à 304 ha pour l'ensemble des terrains autour des gares du tronçon (sans double compte des extrémités), soit une constructibilité potentielle de 1 460 à 2 020 logements par an en moyenne, ce qui correspond à des objectifs fixés pour l'ensemble du tronçon et une mise à disposition de 122 ha nouveaux par an pour les activités économiques, les services et les équipements sur vingt-cinq ans.

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. Pour l'Etablissement Public Foncier du 92, et pour l'Etablissement Public Foncier du 93, les bailleurs sociaux concernés seront-ils associés aux travaux des comités de pilotage ?
3. 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 ? En concertation avec les élus locaux ? Les associations de commerçants ? Les CCI ?....de grandes enseignes ou des chaînes de franchise ?
4. Y aura-t-il un périmètre de droits de préemption (renforcé ?) autour des gares ?
5. Les commerces devront-ils suivre un cahier des charges pour une charte graphique, des plages d'ouverture, des jours d'ouverture.... ?

1.2.7.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête

1.2.7.4.1. Réponse aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 – 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 a pour mission de réaliser un réseau de transport et dans ce cadre d'acquérir les fonciers (terrains nus ou bâtis) et les tréfonds (volumes en sous-sol) nécessaires à la réalisation de ses futurs ouvrages constitués des gares, des sites de maintenance et des ouvrages annexes.

Ces acquisitions sont effectuées à l'amiable sur la base des valeurs de marché après avis du service des domaines de l'État (Direction nationale des interventions

domaniales) ou, si aucun accord amiable n'a pu intervenir, après expropriation par le juge qui fixe l'indemnisation. Ces acquisitions au prix du marché n'ont donc a priori pas d'impact sur les valeurs de chaque site.

En revanche, la mise en service du métro pourrait avoir mécaniquement un impact sur la valeur des terrains et immeubles aux abords des gares. Afin de mesurer l'évolution éventuelle de ces valeurs, la SGP a mis en place depuis 2013, un observatoire des prix du foncier autour des gares, désormais groupe de travail de l'ORF (Observatoire régional du foncier) qui publie ses statistiques chaque trimestre. Celles-ci doivent permettre aux élus locaux de mettre en place tout moyen à leur disposition pour contrôler ces prix, notamment à travers les règles d'urbanisme.

La SGP peut, sous certaines conditions, être aménageur autour des gares, ce qui peut donc l'amener à être impliquée dans la maîtrise foncière autour des gares. Cependant, les acquisitions qui pourraient être réalisées dans le cadre de cette mission ne relèvent pas de la procédure de la présente DUP. Par ailleurs, et à ce jour, il n'est pas prévu que la SGP soit aménageur sur la ligne 15 Ouest.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête en prend acte.

Q2 – Pour l'Etablissement Public Foncier du 92, et pour l'Etablissement Public Foncier du 93, les bailleurs sociaux concernés seront-ils associés aux travaux des comités de pilotage ?

À compter du 1er janvier 2016, l'établissement foncier d'Île-de-France reprendra les activités des différents EPF départementaux. Dès décembre 2014, la SGP et l'EPFIF ont signé une convention pour articuler au mieux leurs actions et leurs interventions sur les différents territoires, notamment sur les sites des futures emprises de gares.

À ce titre, on peut noter qu'avant même la signature de cette convention, dans le même esprit, lorsque la SGP a acheté en octobre 2012 l'emprise de la future gare d'Issy RER sur la ligne rouge 15 sud à l'EPF 92, il a été convenu qu'en plus de la gare, la SGP permettrait la réalisation d'une opération de logements (en accession et sociaux).

Les sujets d'interface avec les EPF et plus généralement avec les bailleurs sociaux sont traités dans le cadre de réunions de travail bilatérales.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête en prend acte.

Q3 – 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 ? En concertation avec les élus locaux ? Les associations de commerçants ? Les CCI ?...De grandes enseignes ou des chaînes de franchise ?

La réponse apportée à cette question est traitée au thème 1, question 5.

Appréciations de la commission d'enquête :

La réponse apportée à cette question est traitée au thème 1, question 5.

Q4 – Y aura-t-il un périmètre de droit de préemption (renforcé ?) autour des gares ?

Seules les communes (ou parfois les communautés d'agglomération) peuvent mettre en place un DPUR (droit de préemption urbain renforcé). Si la SGP bénéficie du droit

de préemption pour acquérir les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, elle ne peut pas l'exercer en dehors de cet objectif et notamment pas autour des gares.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note de cette réponse.

Q5 – Les commerces devront-ils suivre un cahier des charges : pour une charte graphique, pour des plages d'ouverture et pour des jours d'ouverture.... ?

La réponse apportée à cette question est traitée au thème 1, question 6.

Appréciations de la commission d'enquête :

La réponse apportée à cette question est traitée au thème 1, question 6.

1.2.7.4.2. Réponse de la SGP à des questions particulières du public

Réponse de la SGP sur l'étendue de la zone d'intervention potentielle au niveau du Bd Hérold à Nanterre

(Courrier 1 du registre de Nanterre - Collectif de riverains place de la Boule-Bd Hérold)

Le fuseau présenté dans le dossier d'enquête publique qui inscrit la zone d'intervention potentielle a été élargi au niveau de la gare de Nanterre La Boule pour la raison suivante :

La gare de Nanterre La Boule nécessite la reconfiguration du parking du Décathlon et de ses accès (en phase provisoire pendant les travaux, et en phase définitive). La SGP pourrait donc être amenée à prévoir des aménagements potentiels sur le Bd Hérold où débouche un des accès au parking.



Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête reconnaît qu'il est nécessaire de revoir la configuration des accès existants du parking du magasin Décathlon au droit de la place de la Boule à Nanterre et que cela aura vraisemblablement des conséquences sur le boulevard Hérold, au débouché sur l'avenue Joliot-Curie, un second accès mériterait aussi d'être étudié. (Cf. thème 4).

Réponse de la SGP sur l'insertion urbaine des gares

(Courrier joint au courriel 213 - Ville de Courbevoie, Courrier 3 du registre de Nanterre - Ville de Nanterre)

Pour les gares sous maîtrise d'ouvrage de la SGP, et en matière d'insertion urbaine, 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 :
 - ses espaces sont un lieu d'expression culturelle, de services et de commerces diversifiés, définis en fonction des contextes locaux ;
 - l'insertion de la gare est conçue pour être compatible avec un développement immobilier connexe dense et mixte.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête souscrit à cette démarche d'insertion urbaine ; la complémentarité des commerces et services avec l'offre existante aux abords des gares répond à la demande formulée expressément par la CCI d'Ile-de-France.

Réponse de la SGP sur l'accompagnement du projet de renouvellement urbain et sur la sortie secondaire à la gare des Agnettes donnant sur le quartier NPNRU

(Courrier joint au courriel 265 - Ville de Gennevilliers)

Le projet de la gare des Agnettes comprend une opération connexe de type mixte au-dessus du volume du bâtiment voyageurs de la gare. La volumétrie de ce projet et sa

destination ont été établies en concertation avec les services de la ville de Gennevilliers afin de répondre aux différentes exigences du territoire.

En particulier, la nature de l'opération connexe s'appuie sur des rencontres entre la SGP et la ville de Gennevilliers depuis 2012 ; la faisabilité de cette opération a été vérifiée lors des études préliminaires réalisées en 2014.

À l'échelle du quartier, le scénario de requalification urbaine au niveau de la gare des Agnettes intègre une densification maîtrisée et diversifiée de l'habitat, le développement du potentiel commercial et de locaux professionnels (TPE) en rez-de-chaussée d'immeubles d'habitat, la création d'équipements de proximité et de quartier pour les nouveaux besoins, le traitement de l'espace public (résidentialisation, stationnement, liaisons douces) et l'amélioration de la qualité environnementale en référence à l'écoquartier.

À l'échelle de la gare du Grand Paris Express, les immeubles de l'opération directement en interface avec la gare du Grand Paris seront des immeubles R+5 à R+8 d'habitats avec des rez-de-chaussée commerciaux. Ce programme pourra évoluer lors de l'avancement des études de maîtrise d'œuvre, mais toute modification sera faite en concertation avec la Ville.

À ce stade des études, l'accès principal de la gare des Agnettes est orienté vers le rond-point et vers la station existante du métro RATP ligne 13. Pour faire suite à une demande exprimée lors de la concertation préalable à l'enquête publique, la possibilité d'ouvrir un deuxième accès vers la rue des Agnettes est aujourd'hui à l'étude dans le cadre des études d'avant-projet.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de ce projet de renouvellement urbain autour de la future gare des Agnettes, qui illustre bien l'apport des gares du GPE dans le développement économique et urbain du territoire.

Appréciations finales de la commission d'enquête sur le thème considéré :

La commission d'enquête comprend que dans le cadre du présent projet « La SGP a pour mission de réaliser un réseau de transport » sans pour autant qu'il ne soit prévu à ce jour qu'elle soit directement impliqué comme « aménageur », la commission rappelle cependant que par ce projet une dynamisation des secteurs traversés est largement favorisée et attendue, impliquant une densification supplémentaire en particulier autour des gares qui sera gérée dans le cadre des outils de planification du développement territorial et en particulier des CDT.

La commission souhaite mettre l'accent sur le fait que lors de la présente enquête les habitants ont exprimé leur attachement aux qualités tant environnementales que patrimoniales de leur environnement quel qu'en soit la valeur intrinsèque; cette expression doit être prise en compte et valorisée dans le cadre des projets de développement économique et urbain des gares en particulier. A ce titre la commission souhaite qu'une grande attention soit portée à l'intégration de la diversité des centres villes concernés en particulier dans l'architecture des gares et les aménagements prévus autour des gares.



1.2.8. Thème 8 : les nuisances sonores et vibratoires provoquées par la ligne en phase d'exploitation

1.2.8.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème

Beaucoup de particuliers, quelques associations de défense des riverains, et des élus des municipalités évoquent dans leurs observations ou courriers leurs craintes quant aux nuisances sonores et surtout vibratoires de la ligne 15 Ouest en phase d'exploitation.

Ce sont, au total, 80 observations (les signatures des pétitions n'étant pas comptabilisées), qui ont été recensées comme portant sur ce thème.

Les préoccupations majeures résident dans les nuisances dues au bruit et aux vibrations émanant du métro et à leurs conséquences sur les bâtis. Certains proposent des solutions alternatives (tracé plus profond, systèmes antivibratoires, trains sur pneus,...).

Comme par exemple :

Un certain nombre d'observations sont d'ordre général :

Observation n°3 du registre n°1 de Bois-Colombes - Mmes AGUESSE et GRAMATELLO : « *Je me trouve sur le tracé et je m'inquiète des nuisances. Y aura-t-il des systèmes anti-vibrations ?* »

Observation n°8 du registre n°1 de Bois-Colombes - M. et Mme BALLERAIT : « *craignent les vibrations et les ondes, après et pendant les travaux* ».

Certains demandent des dispositions préventives pour les nouvelles constructions, des états des lieux des bâtis préventifs, des garanties d'indemnisations, des mesures quantitatives des nuisances...voire des tracés alternatifs ou une profondeur supérieure afin d'éviter les zones trop sensibles :

Observation n°12 du registre n°2 de Bois-Colombes - Mme LE LORIEUX : « *Une fissure restant toujours une fissure, même colmatée, comment le Grand Paris compte-t-il dédommager les propriétaires des fissures occasionnées par les vibrations qui peuvent n'apparaître que plusieurs mois après le passage du tunnelier (avec des clopinettes comme d'habitude !) Les vibrations n'interviendront pas qu'au-dessus du tunnel mais se répercuteront dans tout le quartier, quelles assurances seront souscrites pour ce chantier ?* »

Observation n°12 du registre n°1 de Bois-Colombes - Mme STEWART : «

Je demande :

- *que le tracé de ligne sur la commune de Bois-Colombes soit conforme à la recommandation de la SGP ;*
- *que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur, à l'identique de la Ligne 15 Sud ;*
- *que la Ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur ;*
- *des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés. En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre*

d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ;

- *le respect absolu des recommandations de la Haute autorité Gouvernementale. ».*

Observation n°13 du registre n°1 de Bois-Colombes - Mme STEWART, dépose la pétition du collectif Ligne 15 Ouest signée par 230 personnes : « la pétition du collectif Ligne 15 Ouest dont l'objet est de défendre les intérêts des riverains concernés par la réalisation du futur métro. Vous trouverez à cette fin également en pièces jointes un document listant l'ensemble des manques ou incohérences relevés dans l'étude d'impact et nos questions associées ainsi qu'une synthèse rassemblant nos conclusions.

Le tronçon entre les gares des Agnettes et de Bois-Colombes se caractérise par un certain nombre de quartiers calmes et par sa qualité de vie de zone pavillonnaire loin des grandes artères. Malgré ces enjeux forts nous constatons avec regret que toutes les mesures de réduction des nuisances sonores et vibratoires n'ont pas été prises dans la conception du projet ligne 15 Ouest.

D'autre part, à la lecture de l'étude d'impact, nous constatons que la conception du projet :

- *ne répond pas à toutes les recommandations de la Haute Autorité Environnementale notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et vibratoires ;*
- *comporte des imprécisions et des incohérences, présente des oublis et manque de données chiffrées ;*
- *ne comporte aucun engagement.*

*Sachant que le **métro passera toutes les 2 minutes pendant 7 secondes** (ou 14 secondes si 2 rames se croisent) nous demandons instamment le respect d'une marge de sécurité plus grande pour éviter les nuisances, soit par augmentation de la profondeur, soit par modification de tracé en fonction des axes existants en surface.*

Pour rappel le tracé sur Bois-Colombes dans sa globalité ne suit pas les axes de circulation en surfaces contrairement à la recommandation de la SGP de « privilégier le passage sous des emprises et voies publiques » comme l'avenue Charles de Gaulle ou la rue des Bourguignons (la largeur de la D11 Bis est de 15 mètres, contre 4 à 6 mètres en moyenne pour les autres voies).

Nous demandons également :

- *que l'intensité des travaux soit réglée sur les données délivrées par des capteurs installés sur les bâtis, afin de prévenir tout risque de dégradation;*
- *que l'intégralité de la Ligne 15 Ouest soit équipée de roues pneumatiques, ou à défaut de dispositifs systématiques antivibratoires sur toute sa longueur, à l'identique de la Ligne 15 Sud ;*
- *que la Ligne 15 Ouest ne génère aucun bruit perceptible de JOUR comme de NUIT dans sa phase d'exploitation, et ce sur toute sa longueur ;*
- *des assurances quant aux garanties prévues à moyen et long terme sur l'indemnisation des dégâts engendrés. En effet, un ouvrage de cette envergure modifiera la structure des sols : température, densité, hygrométrie (à titre d'exemple, dans le sous-sol bois-colombien riche de nombreuses sources, le lit des ruisseaux souterrains évoluera, engendrant une fragilisation de certains bâtis). Ces changements auront immanquablement un impact sur les fondations des habitations ;*
- *le respect absolu des recommandations de la Haute autorité Gouvernementale ».*

../..

Questions soulevées à la lecture de la pièce G2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique: « Étude d'impact -Présentation du projet, des impacts et des mesures d'accompagnement.

Vous affirmez :

- au §3.18.4.1 « Impacts sonores et mesures liés à la circulation des métros », « La Ligne 15 Ouest se situe sur la totalité de son tracé en souterrain. Au vu des caractéristiques du tunnel (tunnel de béton situé à une profondeur entre 16 et 87 mètres). »
 - La profondeur de 87 m n'est-elle pas erronée ?
- au §3.18.4.1 « Impacts sonores et mesures liés à la circulation des métros », «l'augmentation des nuisances sonores au niveau de la surface due à la circulation des métros peut être considérée comme nulle. » et « La circulation des métros au niveau des tunnels souterrains ne présente pas d'impact sur le niveau de bruit en surface »
 - Ces affirmations concernent-elles les environnements sonores de jour et de nuit ?
 - Ces affirmations restent-elles valables quelle que soit la profondeur du tunnel ? A partir de quelle profondeur pourrait-on considérer que le risque d'impact sonore en surface est important ?
 - Comment ces affirmations sont-elles justifiées : retours d'expériences sur des ouvrages similaires en phase d'exploitation ? modélisations ?
 - Si modélisations : les dossiers de calculs sont-ils consultables ? Comment se corréler des calculs prévisionnels similaires avec des mesures réalisées pour des ouvrages déjà existants ?
 - Si retours d'expériences : ces retours sont-ils transposables à la nature géologique des sols, aux caractéristiques géométriques du tunnel, aux profondeurs pratiquées, au type de train (technologie, vitesse d'exploitation, technologie de roues, longueur du train, ...) de la ligne 15 Ouest ?
 - Est-il gardé des provisions techniques dans la conception du tunnel pour pouvoir diminuer après coup la transmissibilité des ondes sonores si malgré tout des impacts étaient constatés en surface en phase d'exploitation ?
 - Ces affirmations restent-elles valables après plusieurs années d'exploitation (changement de la nature des sols, vieillissement des ouvrages du tunnel, augmentation de la source sonore des trains du au vieillissement des équipements, modification du contact roue / rail ...) ?
- Au §3.18.4.3 « Impacts sonores et mesures liés au fonctionnement des ouvrages de ventilation », « Distance en mètre des Isophones 60, 55, 50, 45 et 40 dBCA) pour une propagation du bruit d'une grille de ventilation en terrain plat, en champs libre et une hauteur de récepteur à 2 mètres au-dessus du sol »

Typologie de sol considéré	Isophones calculés pour un spectre-type de ventilateur axial pour un débit de l'ordre de 900 000 m ³ /h.				
	60 dB(A)	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
Sol réverbérant	1	4,1	9,6	18,7	34,8

- Dans les calculs de rayonnement affichés, la source est considérée comme d'intensité de 60 DbA à 1 m. Comment cette hypothèse est-elle justifiée et comment s'applique-t-elle aux caractéristiques (géométrie, puissance des soufflantes, surface au sol, type d'équipement de ventilation, ...) de l'ouvrage annexe n°301 ? Ces calculs ont-ils été corrélés / recalés par des mesures sur des OA existants de caractéristiques proches de l'OA n°301? Comment se caractérise le spectre de bruit rayonné dans la gamme de fréquence audible (spectre de raies ? fondamentale et sub/sur harmoniques des fréquences de ventilations ?, bruit faiblement coloré ?)
- La synthèse des impacts sonores entre Bois-Colombes et les Agnettes comporte des manques importants (déjà signalés dans les remarques précédentes) :
 - Il n'est pas fait mention pour la phase de chantier et d'exploitation de l'OA 301 de sa très grande proximité avec le Lycée Renoir (l'OA 301 jouxte la cour du Lycée) qui paraît être un enjeu très fort. Il semble donc indispensable d'intégrer cet enjeu dans la conception et la réalisation de l'OA 301 et de mener toutes les mesures d'évitement et de réductions des nuisances sonores possibles.
 - Les impacts sonores liés à la circulation des métros sont supposés ne pas présenter "d'impact sur les niveaux de bruits en surface » sans aucune justification (retours d'expérience, mesures ou modélisations). Compte tenu des impacts potentiels importants sur des bâtiments sensibles : Lycée ou Collège Auguste Renoir ou sur les quartiers d'habitation denses qui sont à l'aplomb du tracé, il est important d'étayer cette hypothèse et de prévoir des mesures d'accompagnement ou de réduction éventuelles.
- Au §3.19.1.1 « Gène des occupants par perceptions tactile des vibrations », « Ainsi le seuil de 66 dBv correspond globalement au seuil de perception humaine »

- Comment peut-on dire que 66dBv correspond au seuil de la perception humaine puisque le tableau précédant montre :
 - qu'à 66 dBv le bruit solidien est perceptible (dans le tableau 66 dBv correspond à « Pas de perception vibratoire, mais bruit solidien perceptible - Vigilance pour les hôpitaux ») ?
 - et que c'est le seuil de 50 dBv qui correspond à une absence de perception à la fois des vibrations et du bruit solidien qu'elles engendrent ?
- **Au §3.19.1.1 « Gène des occupants par perceptions tactile des vibrations », «Ainsi le seuil de 66 dBv correspond globalement au seuil de perception humaine»**
 - Les conclusions du § 3.19.1.1 ne sont pas clairement données en termes de valeur seuil retenues comme valeur admissibles pour la conception de la ligne 15 en ce qui concerne la perception tactile des vibrations. Le critère se base-t-il :
 - sur la limite en dessous de laquelle le risque de plainte est considéré comme négligeable (cf. premier tableau du paragraphe §3.19.1.1) ?
 - ou alors le seuil de perception humaine (cf. deuxième tableau du paragraphe §3.19.1.1) ?
 - A noter que les valeurs de 72 dBv (de jour) et de 69 dBv (de nuit) recommandées dans le premier tableau pour les zones résidentielles comme valeurs seuils peuvent induire selon le deuxième tableau des plaintes de certains riverains. Les valeurs des deux tableaux ne semblent donc pas homogènes et le choix du seuil demande donc à être clarifié
 - Doit-on comprendre que le seuil de 66 dBv est celui qui est retenu comme valeur limite admissible ? Sinon quelle est la valeur seuil admissible retenue
 - Quel seuil limite admissible pour le bruit solidien est retenu pour les habitations (non précisé dans le tableau) ? Celui des résidences ?
 - Doit-on comprendre que les seuils du tableau sont ceux retenus comme valeurs limites acceptables pour les études d'impact relatives à la perception du bruit solidien ? Sinon quelles sont les valeurs limites acceptables retenues pour les études d'impact relatives à la perception du bruit solidien
- **Au §3.19.2 « Rappel des enjeux», « Pour rappel, les zones sensibles du territoire ont été déterminées dans le cadre de l'état initial de la présente étude d'impact selon trois principaux critères :**
 - Sensibilité géologique aux vibrations : zones de remblais et carrières souterraines,
 - Sensibilité des bâtiments aux vibrations (en raison de fondations profondes),
 - La présence d'établissements plus sensibles (centres hospitaliers).
- Pourquoi les centres hospitaliers sont-ils les seuls établissements sensibles considérés vis-à-vis des gênes vibratoires ?
- Pourquoi l'analyse des établissements sensibles ne prend-elle pas en compte les établissements scolaires (bruit solidien et vibrations tactiles pouvant perturber les heures d'enseignement ou d'examen) et les studios d'enregistrements (bruit solidien et vibrations tactiles pouvant biaiser les instruments de mesures et d'enregistrement) ? On rappelle à ce propos la présence à proximité du tracé entre les Agnettes et Bois-Colombes des Lycée et Collège Auguste Renoir et du studio d'enregistrement « Malambo » (4 rue Marie-Laure à Bois-Colombes).
- Nous demandons en particulier que le Lycée Auguste Renoir soit considéré comme zone sensible dans l'analyse des impacts du bruit solidien au même titre qu'il l'est vis-à-vis des enjeux du bruit (cf. §3.18.5).
- **Au §3.19.4« Impacts et mesures en phase d'exploitation : évaluation de la sensibilité vibratoire », «L'approche proposée ci-dessous correspond à une analyse qualitative, basée sur un retour d'expérience des principaux projets de transports en commun en souterrains menés en Ile- de France depuis 30 ans. »**
 - Il n'est pas clair si ce paragraphe traite à la fois des impacts liés à la vibration tactile et au bruit solidien ?
 - Quels sont les principaux projets de transport qui permettent d'étayer le retour d'expérience ?
 - Les principaux projets mentionnés ont-ils des caractéristiques de trains (techno des roues / rails, vitesse d'exploitation, motorisation, longueur.) similaires à celles de la ligne 15 Ouest ? En particulier avec une vitesse d'exploitation très rapide pouvant aller jusqu'à 65 km/h la ligne 15 se démarque de façon importante des autres métros et RER antérieurs (30 dernières années) ? Comment transpose-t-on l'expérience antérieure en tenant compte de l'effet de la vitesse d'exploitation qui peut influencer de façon importante sur le niveau de vibrations et de bruit solidien ressentis en surface ? Idem pour la technologie des roues car il est connu par exemple que des roues pneumatiques génèrent sensiblement moins de vibrations en surface que des roues en fer ?
 - Les documents consignants ces retours d'expériences sont-ils consultables ?
- **Au §3.19.4.1 « Analyse qualitative de la sensibilité vibratoire sur la base de la profondeur du tunnel», « Une distinction a été faite sur la base de cette distance :**
 - Distance supérieure à 20m : impacts négligeable à nul,
 - Distance comprise entre 20m et 15m : impacts faibles,
 - Distance comprise entre 15m et 10m : impacts modérés,

- **Distance inférieure à 10m : impacts forts**
 - A quels seuils (valeurs chiffrées) des tableaux § 3.19.1.1 (vibrations tactiles) et §3.19.1.2 (bruit solidien) se rapportent les notions « d'impacts négligeables », « d'impacts faibles », « d'impacts modérés » ou « d'impacts forts » ?
 - Comment la profondeur moyenne du toit du tunnel par rapport au Terrain Naturel peut-elle être de 30 m à la gare de Bois-Colombes et de 30 m à l'OA 301 ? Ces données sont inhomogènes avec celles des coupes 2D faites au §2.2.2.9 qui donnent une profondeur moyenne du tunnel de 29 m à la gare de Bois-Colombes et de 27 m aux Agnettes ? Est-il possible de confirmer ou de corriger le tableau ? Impact sur les conclusions ? Le document a-t-il été relu / validé ?
- **Au §3.19.4.2 « Analyse qualitative de la sensibilité vibratoire sur la base des caractéristiques géologiques du sol, de la présence de bâti et de la profondeur du tunnel », « Section Bécon les Bruyères - Saint- Denis Pleyel, Sur cette section, le tunnel s'inscrit en moyenne à 26 mètres de profondeur. Aux abords de la gare des Grésillons, le toit du tunnel a été mesuré à 18 mètres sous le TN. Néanmoins, cette zone n'admet pas de centre hospitalier ou de bâtiments à fondations profondes. En l'absence de centre hospitalier ou de fondations profondes dans cette zone, et au vu de la profondeur du tunnel, la sensibilité vibratoire liée à l'exploitation du réseau a été considérée comme faible. »**
 - Pourquoi l'analyse des établissements sensibles ne prend-elle pas en compte les établissements scolaires (bruit solidien et vibrations tactiles pouvant perturber les heures d'enseignement ou d'examens) et les studios d'enregistrement (bruit solidien et vibrations tactiles pouvant biaiser les instruments de mesures et d'enregistrement) ? On rappelle la présence à quelques mètres du tracé entre les Agnettes et Bois-Colombes des Lycée et Collège Auguste Renoir (ayant de surcroît des fondations profondes) et du studio d'enregistrement « Malambo » (4 rue Marie-Laure à Bois-Colombes). A noter également la présence du Square Clémenceau à quelques mètres du tracé.
 - Nous demandons en particulier que le Lycée Auguste Renoir soit considéré comme zone sensible dans l'analyse des impacts du bruit solidien au même titre qu'il l'est vis-à-vis des enjeux du bruit (cf. §3.18.5).
 - Entre la gare de Bois-Colombes et celle des Agnettes, le tracé traverse des zones d'habitation très denses et très calmes de LDEN et LN majoritairement inférieurs à 50 dBA (cf. §3.18.3.3 et source Bruitparis.fr). Pourquoi l'analyse ne tient-elle pas compte de l'impact potentiel du bruit solidien sur ces zones d'habitation denses et calmes ? Le fait de ne pas prendre en compte ces zones d'habitation calmes est en contradiction avec un des principes fondateurs rappelé dans la pièce G1 de l'Etude initiale de l'impact du §2.18.2.4.
- **Au §3.19.4.4 « Mesures d'accompagnement concernant la phase d'exploitation », « Dispositifs techniques de réduction des vibrations : Dans le cas où les niveaux vibratoires modélisés seraient élevés sur certaines sections de la Ligne 15 Ouest, des dispositifs spécifiques pourront être mis en place au niveau des voies de roulement. »**
 - Quels sont les seuils qui déclenchent l'adoption des mesures de réduction ? Ceux des tableaux § 3.19.1.1 (vibrations tactiles) et § 3.19.1.2 (bruit solidien) ? Peut-on préciser ces seuils ?
 - Quel est le gain espéré (réduction des vibrations) et éprouvé des plaques anti-vibratiles sous les traverses ?
 - Parmi les dispositifs de réduction pourquoi n'utilise-t-on pas les roues pneumatiques ? Ces roues permettent une réduction conséquentes et durable dans le temps des gênes vibratoires et acoustiques et offriraient de surcroît d'autres avantages comme des capacités d'accélération / décélération augmentées favorables aux vitesses d'exploitation et au pilotage automatique du métro de la ligne 15 Ouest?
 - En complément des mesures de réduction envisagées, pourquoi n'utilise-t-on pas des absorbeurs dynamiques de roues ou de rails (coût environ 400€/m de voie pour une réduction importante de -3 Db à -5 Db)
- **Au §3.19.4.4. « Mesures d'accompagnement concernant la phase d'exploitation»,**
 - **« Indemnisation des impacts constatés : En phase d'exploitation, si des désordres étaient observés en surface, un dispositif d'indemnisation mis en place par la Société du Grand Paris pourra prévoir une indemnisation des personnes. Cette démarche s'appuie dans un premier temps sur les diagnostics du bâti réalisés avant le démarrage des travaux. »**
 - **« Réalisation de simulations avec mesures in-situ avant le démarrage de l'exploitation : Avant l'ouverture au public du réseau, des essais in situ sont prévus pour s'assurer des niveaux de vibrations en surface. Ces essais pourront être réalisés à l'aide d'un train vibreur par exemple, permettant de reproduire le niveau de vibration d'un matériel roulant.»**

- « Réalisation de mesures en phase d'exploitation : Des mesures des niveaux vibratoires seront réalisées en phase d'exploitation au niveau de la surface. Il s'agit de s'assurer du niveau atteint par rapport aux résultats des modélisations. Dans le cas où des dépassements importants seront identifiés, des dispositifs pourront être mis en place. »
 - Par quels indicateurs mesurables et quantifiables (dBv ?) et seuils associés les « désordres » seront-ils évalués ? De quel type de « désordres » parle-t-on ? Quels sont les types de compensation ? Quels sont les retours d'expérience sur un type de « désordre » et de compensation réalisés par le passé ?
 - La phase de conception et de réalisation des ouvrages étant terminée, quels types d'actions découleront de ces mesures ? A quoi serviront-elles ?
 - Qu'entend-on par « dépassements importants » ? quels sont les critères chiffrés et les valeurs seuil qui définissent ces « dépassements importants » ? Ceux des tableaux §3.19.1.1 (vibrations tactiles) et §3.19.1.2 (bruit solidien) ?
 - De quels dispositifs parle-t-on ? ceux précédemment nommés : « plaques anti-vibratiles » ?
 - Y aura-t-il des provisions techniques prises dès le stade de la conception de la ligne 15 qui permettront de rajouter ces dispositifs une fois la phase d'exploitation débutée sans engendrer des coûts importants de modifications ou des impossibilités (pour des raisons d'encombrements ou d'aménagements non prévus dès la phase de conception du projet par exemple) ?
- Au §3.19.5 « Synthèse des impacts et mesures concernant les vibrations »
 - On note qu'à Bois-Colombes il y a présence d'une zone de remblais admettant des bâtis hauts et des fondations profondes. Pourquoi ceci n'est-il pas également le cas entre les gares de Bois-Colombes et des Agnettes alors que sont notées par ailleurs dans l'étude :
 - La présence de Remblais en surface d'après la Coupe géologique au droit de la zone de passage préférentiel de la Ligne 15 Ouest - Secteur Asnières- sur-Seine de l'étude initiale G1 §2.5.4,
 - La présence des Lycée et Collège Renoir ainsi que d'immeubles de plusieurs étages sur le parcours du tunnel ?
 - Pourquoi le Lycée et le Collège Renoir ainsi que le studio d'enregistrement « Malambo » (4 rue Marie-Laure à Bois-Colombes) n'apparaissent-ils pas dans la synthèse et ne sont pas répertoriés comme des enjeux forts ?
 - Pourquoi les zones denses d'habitation calmes entre les gares de Bois-Colombes et des Agnettes ne sont-elles pas répertoriées comme des enjeux forts ?
- §3.19.6.2 « Coûts liés aux mesures de phase d'exploitation », « Dispositifs techniques de réduction des vibrations (rails anti-vibratiles) : Environ 80€/m »
 - Pourquoi les dispositifs techniques de réduction des vibrations (rails anti-vibratiles) ne sont-ils pas inclus systématiquement dans la conception de la ligne 15 Ouest compte tenu du faible coût de ces dispositifs en regard des enjeux importants et des impacts potentiels vis-à-vis des vibrations (cf. remarques précédentes) ?

Observation n°12 du registre n°1 de Bois-Colombes - Mme STEWART : « craignent les vibrations et les ondes, avenue Albert après et pendant les travaux ».

Observation n°12 du registre n°2 de Bois-Colombes - Mme Hélène LAVERGNE : « Remarques sur l'ouvrage d'art « Tunnel entre Bécon-les-Bruyères et Bois-Colombes », Quartier concerné: Rue des Bruyères (Asnières)-Rue Pierre Joigneaux (Asnières et Bois-Colombes)-Rue Jean Jaurès (Bois-Colombes), ces rues vont être touchées par le passage du GPA.

DISPOSITIF ANTI-VIBRATIONS ET QUESTION SUR LE MAGNETISME EVENTUEL DU A LA VITESSE :

Par ailleurs, il ne semble pas prévu à l'heure actuelle de dispositif anti-vibrations au passage des trains, dont la vitesse de croisière serait 30-50km/h et pourrait aller jusqu'à 100km/h. Information à prendre avec précaution car il n'y avait aucun technicien pour répondre.

Cependant, il n'a pas été possible de savoir si tous les trains s'arrêteraient dans nos deux gares (auquel cas les trains ne prendraient pas de vitesse). Si l'un des arrêts ne devait pas être systématiquement marqué, la vitesse serait, bien entendu, largement supérieure à 30km/h... Dans ces conditions, un effet magnétique est aussi à craindre, le passage de courant électrique générant toujours du magnétisme qui ne peut être absorbé que par la profondeur. Ce thème n'est abordé nulle part, ce qui est dommageable à l'information complète du public.

QUALITE DU SOUS-SOL (EAUX SOUTERRAINES) ET EFFETS SUR LE BATI ANCIEN ET LA VEGETATION (ARBRES ANCIENS DE GRANDE HAUTEUR) :

Des habitants d'autres quartiers de Bois-Colombes ont fait remarquer que notre sous-sol, sablonneux, était très humide, traversé par des ruisseaux souterrains nombreux et une nappe souterraine proche de la surface.

A notre connaissance, deux maisons du quartier ont encore trace de puits (voir photo jointe). Pour réaliser l'ouvrage d'art du tunnel, un assèchement sera impératif nous a-t-il été dit. L'impact sur les fondations des maisons ne semble pas avoir été à l'ordre du jour... Or il semble que les fondations des maisons anciennes bougent lorsque la qualité du sol qui les soutient est modifiée en profondeur. Sans parler de la végétation, et notamment des arbres anciens qui peuvent pâtir de l'assèchement du sol comme de la taille brutale de leur système racinaire (rappel : la profondeur de ce dernier est généralement égale à la hauteur de l'arbre visible, sauf pour les conifères). »

Courrier n°3 du registre n°2 de Bois-Colombes - M Jean-Claude JACQUEMARD :
« Propriétaire d'un pavillon au 3, villa des orties à B-C, doit être impacté par le tracé de la Ligne 15. Quelles seront les nuisances (bruits et vibrations) qu'il ressentira après la construction de l'ouvrage ? Quels sont les dangers des ondes électromagnétiques, relatifs au courant qui sera utilisé pour la traction des trains ?

Une compensation sera-t-elle octroyée en raison de la moins-value apportée du fait de la présence du métro dans les tréfonds de sa maison en cas de revente de son bien ».

Observation n°1 du registre de Courbevoie - M.PONTEREAU: *« Questions posées en réunion préalable et en attente de réponses concernant: l'étude du creusement de la ligne E (EOLE) sous notre résidence (parking 3 étages en sous-sol) la profondeur des fondations n'est documenté sur aucun schéma du maître d'ouvrage.*

- *A quelle profondeur passera la ligne 15 place Charraas ?*
- *Quelles nuisances sont à prévoir?*
- *Nous souhaitons que la ligne E et la ligne 15 soient creusées plus en profondeur au niveau de la place Charraas. »*

Observation n°4 du registre de Courbevoie - ANONYME: *Résident au 2, avenue du parc à Courbevoie_« Je vais être à la croisée des 2 tunnels EOLE et du métro Grand Paris. Merci de nous communiquer le détail du croisement entre les 2 tunnels dans le boulevard Gambetta et la place Charraas.*

- *Quelles profondeurs pour chacun des 2 tunnels?*
- *Où se fait précisément le croisement?*
- *Est-il prévu des tapis anti-vibration pour l'installation des rails?*
- *Quel est le niveau de nuisances sonores autorisé au maximum au passage des métros sous les immeubles?*

Observation n°2 du registre n°1 d'Asnières - M. CONTENCEAU collectif Ligne 15 Ouest
indique que: « Les études d'impact portent uniquement sur le volet socio-économique

- *Quelles sont les mesures prises concernant les nuisances liées au bruit (vibrations au passage des trains, bruits et poussières près des puits). Sur le premier point je souhaite que des systèmes anti-vibratiles soient posés.*
- *Un ouvrage souterrain impact directement la nature des sols, ce qui peut provoquer à terme des affaissements, vibrations, fissures. Quelles garanties seront offertes quant au devenir du bâti? Quelles Indemnités en cas de dégradations?*
- *Valeurs des biens: Processus d'indemnisation en cas de dévalorisation d'un bien? Durant les travaux seront quasi impossible de vendre un bien. Une*

indemnisation est-elle prévue? Cette interrogation concerne principalement les abords des gares et des puits d'aération.

- *La mise en place d'un référé préventif est-elle prévue ? »*

Observation n°4 du registre n°2 d'Asnières - Mme ELGARANI : Habitante au 15, rue des frères à Asnières environ à 100m de la future gare du GPE. «

- *1 Comment/quand savoir si je suis concernée par les constats avant travaux prévus par le projet ?*
- *2 - La zone d'intervention potentielle est-elle égale à la zone d'impact des travaux et, par la suite de l'exploitation ? à la lecture du document, je ne sais pas si cela occasionnera des nuisances sonores ou pas.*
- *3 – En page 316 de la pièce G2 – étude d'impact, je déduis que je suis très impactée par le bruit du chantier.*

Les mesures page 312 (pièce G2 §3.18.3.5) sont-elles tout ce qui sera mis en place ? Cela ne nous donne pas beaucoup d'information, ni de rassurance.

Idem en G2 §3.18.4.4 p323, je suis en zone d'impact modéré de l'exploitation mais aucune mesure n'apparaît dans le tableau G2 §3.18.5 « mesures ».

Courrier n°3 du registre de Nanterre - Ville de Nanterre : « D'une manière générale, la ville se félicite que la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express desserve Nanterre via deux gares implantées sur son territoire. /.

4-Maîtrise des nuisances

Le plafond du tunnel est indiqué de 12 à 18 mètres du talus naturel, ce qui représente un risque pour les programmes collectifs dotés de 4 niveaux de parking. La Ville attend des garanties sur la maîtrise de ces risques.

En outre, le rapport n'apporte pas de précision sur le risque vibratoire autour de la gare de la Boule. Des précisions sont également attendues sur ce point.

La réalisation des gares génère des déblais. La Ville demande plus de précisions sur son volume et les flux de camions générés. Les effets cumulés des chantiers T1, projet SEMNA/Ex France Habitation et GPE sont à mieux prendre en compte. Le projet de T1 va sensiblement réduire la capacité des voies par conséquent, les itinéraires de véhicules de chantier devront être finement établis avec les services de la Ville de manière à préserver le cadre de vie des habitants. »

Observation n°8 du registre de Saint-Cloud - M. GRANGE : « Demander une insonorisation totale, maximale de la ligne 15 et plus particulièrement un dispositif anti vibratile et un référé préventif pour toute la rue du Calvaire haute. Demander une insonorisation maximale pour les riverains de la ligne du train Transilien en surface. »

Observation n°9 du registre de Saint-Cloud - M. CHAYE : « Recherche de l'information la plus précise possible sur le tracé, compte-tenu du passage prévu sous la rue Armengaud à Saint Cloud et de mon immeuble construit à flanc de colline et déjà en bordure du train (nuisances sonores). D'où, craintes d'un renforcement de ces nuisances compte-tenu de la fréquence, prévue à 2 minutes, du passage des trains. Et craintes sur les risques sur l'immeuble lors du passage du tunnelier. »

Observation n°11 du registre de Saint-Cloud - M et Mme DESFOSSÉS : Le tracé prévu semble passer à la verticale de la rue du Mont Valérien et de la rue Armengaud. De nombreux immeubles et maisons de ces deux rues sont à proximité immédiate de la voie ferrée qui dessert la gare St LAZARE. C'est l'une des voies ferrées les plus fréquentées de France. Si la voie ferrée existe depuis plus d'un siècle, la fréquence du trafic a énormément augmentée au cours de ces dernières années. Ceci se traduit par

une fragilisation de la colline. Dans ces conditions, le tracé prévu actuellement est porteur d'un risque fort de fragilisation accrue de la colline. Creuser un tunnel, à la verticale de la rupture de pente, entre le plateau de Saint Cloud et la tranchée de la voie ferrée, et plus généralement de la pente de la colline, signifie qu'on s'expose au risque de provoquer un glissement d'une des couches géologiques alors qu'un tracé décalé de quelques dizaines de mètres pour passer sous le plateau permettrait de réduire ce risque. Le risque de glissement de terrain doit être estimé en se référant aux précédents. A cet égard on peut citer ce qu'il s'est passé lors de l'opération de promotion immobilière de la colline de Passy, il y a une vingtaine d'années (1993). Nous demandons par conséquent qu'un tracé alternatif décalé pour passer sous le plateau soit étudié.»

Courriel 86 - Mme MARTEL : « Pour quelle raison avez-vous fait le choix du roulement fer et non roulement pneumatique tel que le métro de la ligne 1, nettement moins bruyant et donc plus confortable pour les passagers et qui me paraît aussi rapide.»

Courriel 104 - M. ou Mme TEMPEL : « J'ai découvert via ce site que la ligne passait sous mon jardin, j'aurais aimé qu'on me l'annonce personnellement et qu'on m'indique quelles seraient les nuisances éventuelles. QUELS IMPACTS SI LA LIGNE PASSE SOUS NOS PIEDS? »

Courriel 208 - M. LEVEILLE : « J'habite sur les terrasses de l'arche à NANTERRE dans le bâtiment au-dessus de la poste qui donne sur la place MANDELA. Je souhaitais vous solliciter afin d'être sûr que toutes les mesures seront prises pour que les nuisances sonores dues à l'arrivée du RER EOLE et de la ligne 15 du Grand Paris ne nous impactent pas ».

Courrier 3 adressé au président de la commission d'enquête - M et Mme CRAS de Bois-Colombes : « Il est inconcevable que des patins anti-vibrations ne soient pas prévus tout le long du parcours. Ces protections ont été installées sur d'autres tronçons de la ligne (ligne 15 Sud). Je demande instamment à ce qu'ils soient installés à Bois-Colombes où la densité de population est forte et les nuisances impossibles à nier.

Un projet de cette envergure ne peut prendre à la légère ou sous évaluer les vibrations et décibels incontestables qui seront produits par le tunnelier en phase de creusement, et ensuite par le passage des rames.

Ensuite, je m'interroge sur la compatibilité des projets. Des immeubles sont prévus à la construction (en cours) sur le front de l'avenue d'Argenteuil, dans le cadre de la requalification de cette même avenue. En réunion publique du 14 octobre 2015 à Bois Colombes, vous avez affirmé que les immeubles ne pouvaient être montés à l'aplomb d'un tunnel. Je vous remercie de bien vouloir nous éclaircir sur la compatibilité ou non des projets. »

Observation n°14 de la réunion publique du 5 octobre 2015 à Rueil - M. GRATALOUP, habitant de Saint-Cloud, « quels dispositifs sont prévus pour le traitement acoustique sur l'ensemble de la ligne 15 (tunnels, voies, équipements roulants) ? »

Observation n°16 de la réunion publique du 5 octobre 2015 à Rueil, Mme VELE, habitante de Rueil-Malmaison, évoque les vibrations que subit sa maison lorsque des véhicules à fort tonnage passent dans les rues avoisinantes et demande s'il existe des failles à cet endroit qui seraient susceptibles de propager les vibrations du tunnelier puis du métro.

1.2.8.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique

Les chantiers concernent d'une part, les chantiers dus au tunnel, d'autre part, les bases chantiers, c'est-à-dire les entrées des tunneliers et les installations associées (sortie des déblais et approvisionnement, l'évacuation des déblais est traitée au thème n°12), les sorties de tunneliers, les gares qui seront pour la plupart construites à ciel ouvert, et, l'arrière-gare de Nanterre-La-Folie.

Les nuisances dues aux ouvrages annexes que sont les puits de secours et de ventilation sont traitées au thème n° 3.

Les problèmes soulevés par les chantiers sont traités principalement dans les pièces suivantes du dossier :

PIECE D : Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

D4 : Caractéristiques principales des ouvrages et conditions d'exécution des travaux/2. Mode d'exécution des travaux

1.2 Le tunnel / Prévention des vibrations en exploitation (page 89)

Dans le cadre de l'exploitation d'un métro à roulement fer, la circulation des trains sur la voie ferrée (contact rail / roue) peut être génératrice de vibrations. Par ailleurs, lorsque ces vibrations du sous-sol se transmettent à des structures de bâtiments (par les fondations, par exemple), cela peut également donner lieu à une émission de bruit générée par la mise en vibration d'éléments de la structure des bâtiments concernés (phénomène de « bruit solidien »).

La Société du Grand Paris s'est engagée à réduire autant que possible ces nuisances potentielles dans la conception et la réalisation des infrastructures du Grand Paris Express. Les principaux moyens d'évitement consistent à minimiser la charge de la roue (enjeu qui sera pris en compte lors du choix des caractéristiques du matériel roulant) et à garantir la conception puis le maintien d'un bon contact rail / roue. En complément, lors de la conception et de la réalisation de la voie dans le tunnel de la ligne 15, exploitée avec un matériel à roulement fer, la Société du Grand Paris a prévu l'adoption systématique d'une pose de voie anti vibratile, de performance adaptée à l'objectif de réduction des niveaux de vibrations identifiés. A minima, il s'agit d'interposer une « semelle » anti vibratile dans la voie, entre le rail et la plate-forme du tunnel, afin de réduire les vibrations à la source. Par ailleurs, la profondeur importante du tunnel contribue naturellement à réduire ces vibrations.

PIECE G.2 : Présentation du projet, des impacts et des mesures d'accompagnement

2 Description du projet / 2.4 Caractéristiques d'exploitation du projet /2.4.1 Système de transport et matériel roulant (page 58)

Ligne 15	
Roulement	fer
Largeur du matériel roulant	environ 2,80 m
Longueur du train	environ 108 m
Composition des trains	6 voitures
Longueur des voitures	environ 18 m
Vitesse commerciale (L15 Ouest)	55 à 60 km/h
Capacité à 4 voyageurs/m ²	environ 1 000 voyageurs / train

3 Analyse des impacts et présentation des mesures (pages 67 et suivantes)

3.1 Climatologie : Les modifications seront très locales et non significatives à l'échelle du territoire sur lequel s'implante le projet. L'impact est nul. Aucune mesure d'accompagnement n'est nécessaire.

3.2 Relief et topographie : Le projet n'a pas d'impact direct/indirect permanent sur la topographie. En effet, le projet dans son état d'exploitation est souterrain et ne prévoit pas de remblais ou de déblais permanents. Aucune mesure d'accompagnement n'est à prévoir en phase exploitation.

3.3 Hydrographie et risque inondation :

Secteurs concernés	Niveau d'enjeu	Caractéristiques et niveau de l'impact	Mesures mises en œuvre
Section Pont de Sèvres – Nanterre La Boule	Fuseau d'étude inscrit en zones réglementées du PPRI dans le secteur de l'Île de Monsieur	OA 231 (puits d'entrée du tunnelier) : Situé en zone rouge (zone A) du PPRI de la Seine dans les Hauts-de-Seine : <u>En phase travaux :</u> - Stockage temporaire de déblais liés au creusement - Eaux de crues susceptibles d'entrer dans le tunnel <u>En phase d'exploitation :</u> - Pas d'impact sensible sur le volume d'expansion des crues - Pas d'impact sur la transparence hydraulique Pas d'impact sur le reste de la section	PHASE CHANTIER Mesures d'évitement et de réduction Études réglementaires : Dossier Loi sur l'Eau Respect et intégration des préconisations des différents zonages du PPRI : - Compensation des volumes d'expansion pris à la crue - Maintien de la transparence hydraulique Respect des prescriptions de l'arrêté de DUP de la prise d'eau de Suresnes
		OA 231 inclus dans le périmètre de protection rapproché étendu : impact faible en phase travaux Pas d'impact sur le reste de la section	Consultation des gestionnaires des réseaux humides (assainissement eaux usées et eaux pluviales) Mise en place d'ouvrages temporaires de collecte des eaux pluviales au niveau des bases chantier Mise en place d'ouvrages définitifs de collecte des eaux pluviales
	Fuseau d'étude en bordure de Seine ; Vigilance à avoir quant à la qualité des eaux du cours d'eau	OA 231 : impact fort en phase travaux vis-à-vis du risque de pollution accidentelle, de la mise en suspension de particules, et lié au stockage temporaire de déblais liés au creusement. Pas d'impact en phase d'exploitation sur ces sujets. Pas d'impact sur le reste de la section	Mise en place d'un Plan de Secours en cas de pollutions accidentelles ou d'incidents Entretien des engins sur des aires aménagées et système de stockage des produits polluants
	Pas d'enjeu sur la section, concernant les PPRI, les périmètres de protection de captage, et la qualité de la Seine.	Pas d'impact sur la section	

Section Bécon-les-Bruyères – Saint-Denis-Pleyel	Fuseau d'étude inscrit en zones réglementées du PPRI dans le secteur de Gennevilliers et de Saint-Ouen	Gare des Agnettes et gare des Grésillons situées en zone inondable : <u>En phase travaux :</u> - Compensation des volumes pris à la crue liés à la construction <u>En phase d'exploitation :</u> - Compensation de l'émergence des gares à assurer et protection contre l'entrée d'eau dans l'infrastructure. OA 311 et OA 321 (puits de départ tunnelier) au niveau du site des Caboeufs <u>En phase travaux :</u> - Stockage temporaire de déblais liés au creusement <u>En phase d'exploitation :</u> - Pas d'impact sensible sur le volume d'expansion des crues - Pas d'impact sur la transparence hydraulique	PHASE EXPLOITATION Mesures d'évitement et de réduction Mise en œuvre de dispositifs étanches d'obturation Respect des prescriptions de l'arrêté de DUP de la prise d'eau de Suresnes Mesures de compensation Restitution des volumes pris à la crue dans les zones d'expansion Restitution des surfaces prises à la crue dans les zones d'expansion (par tranches altimétriques)
		Gare des Agnettes et des Grésillons, OA 311 et OA 321 Impact fort en phase travaux vis-à-vis du risque de pollution accidentelle, de la mise en suspension de particules et de l'augmentation locale des débits de ruissellement en lit majeur de la Seine Gare des Agnettes et des Grésillons, OA 311 et OA 321 Impact faible en phase exploitation	Mesures de suivi Suivi de fonctionnement des ouvrages d'assainissement pluvial
	Fuseau d'étude traversant de la Seine à deux reprises ; Vigilance à avoir quant à la qualité des eaux du cours d'eau		
	Pas d'enjeu sur le reste de la section	Pas d'impact sur le reste de la section	

Légende :

Pas d'enjeu	Enjeu Faible	Enjeu Modéré	Enjeu Fort
Pas d'impact	Impact Faible	Impact Modéré	Impact Fort

3.5 Géologie (page 88 et suivantes)

Secteurs concernés	Niveau d'enjeu	Caractéristiques et niveau de l'impact brut	Mesures mises en œuvre	Niveau d'impact résiduel après prise en compte des mesures
Section Pont de Sèvres – Nanterre La Boule	Saint-Cloud : présence d'anciennes carrières et de potentiels glissements de terrain Existence d'un PPRn – Mouvement de terrain en vigueur : fuseau d'étude en zone d'aléa très fort à fort pour les carrières souterraines. Contrainte liée au règlement du PPRn.	Tunnel inscrit en zone rouge, bleu foncé, bleu clair et blanche du PPRn Gare de Saint-Cloud et OA233 inscrits en zone bleu foncé du PPRn OA 232 et OA 241 inscrits en dehors d'une zone réglementée du PPRn	PHASE CHANTIER Mesure d'évitement et de réduction Investigations des anciennes carrières avant le chantier et reconnaissances approfondies avant le chantier des secteurs gypseux, comprenant la mise en œuvre de l'ensemble des missions géotechniques au sens de la norme NF P 94-500 Utilisation des résultats des études d'interférométrie radar Choix de la technique du tunnelier pour la construction du tunnel et technique de conception des gares adaptée à la potentielle présence de gypse et d'argiles Etude de vulnérabilité du bâti Injection et/ou comblement des anciennes carrières identifiées Mise en œuvre d'un système de reconnaissance géophysique à l'avancement Prise en compte des prescriptions réglementaires associées aux PPRn	négligeable
	Présence de traces de gypse dans certaines couches géologiques	Le sous-sol ne présente pas de couche gypseuse en interaction avec la Ligne 15 Ouest Incertitudes au niveau d'une zone remaniée entre les gares de Ruell-Suresnes « Mont Valérien » et de Nanterre la Boule		négligeable
	Aléa retrait-gonflement des argiles faible à fort sur la section ; pas de PPRn associé	Tunnel, OA 244 et OA 252 : Zone aléa fort Tunnel, Gare de Ruell – Suresnes « Mont Valérien », OA 251 : Zone aléa moyen Tunnel, Gares de Saint-Cloud, Nanterre la Boule, OA 232, OA 233, OA 241, OA 242, OA 243 : Zone aléa faible	Mesure de suivi Auscultation de surface des zones sensibles en amont et pendant les travaux Arrêt des travaux et mise en œuvre d'une bande de sécurisation	négligeable
	Saint-Cloud : secteur sensible aux glissements de terrain en raison de la pente forte Existence d'un PPRn – Mouvement de terrain en vigueur : fuseau d'étude en zone d'aléa fort à modéré pour les glissements de terrain	Tunnel inscrit en zone rouge, bleu foncé, bleu clair et blanche du PPRn Tunnel, Gare de Saint-Cloud et OA 241 inscrit en zone bleu clair du PPRn OA 232 et OA 233 hors zonages du PPRn	PHASE D'EXPLOITATION Pas de mesure spécifique.	négligeable

Secteurs concernés	Niveau d'enjeu	Caractéristiques et niveau de l'impact brut	Mesures mises en œuvre	Niveau d'impact résiduel après prise en compte des mesures
Section Nanterre La Boule – Bécon-les-Bruyères	Présence d'anciennes carrières dans le secteur de Nanterre ; Pas de PPRn associé Contrainte réglementaire au titre de l'Arrêté du 26/01/1966 (Instruction par l'IGC)	Tunnel, gare de Nanterre la Boule, OA 261 et OA 262 inscrits au sein d'anciennes carrières aériennes comblées	PHASE CHANTIER Mesure d'évitement et de réduction Investigations des anciennes carrières avant le chantier et reconnaissances approfondies avant le chantier des secteurs gypseux, comprenant la mise en œuvre de l'ensemble des missions géotechniques au sens de la norme NF P 94-500 Utilisation des résultats des études d'interférométrie radar	négligeable
	Présence de traces de gypse dans certaines couches géologiques	Le sous-sol ne présente pas de couche gypseuse en interaction avec la Ligne 15 Ouest	Choix de la technique du tunnelier pour la construction du tunnel et technique de conception des gares adaptée à la potentielle présence de gypse et d'argiles Etude de vulnérabilité du bâti	négligeable
	Aléa retrait-gonflement des argiles faible à nul sur la section ; pas de PPRn associé	Tunnel, Gares Nanterre la Folie et La Défense, OA 271, OA 281 et OA 282, arrière gare de Nanterre la Folie et Puits de sortie tunnelier de Nanterre : zone d'aléa faible	Injection et/ou comblement des anciennes carrières identifiées Mise en œuvre d'un système de reconnaissance géophysique à l'avancement Prise en compte des prescriptions réglementaires associées aux PPRn	négligeable
	Absence de glissements de terrain	Aucun ouvrage concerné	Mesure de suivi Auscultation de surface des zones sensibles en amont et pendant les travaux Arrêt des travaux et mise en œuvre d'une bande de sécurisation PHASE D'EXPLOITATION Pas de mesure spécifique.	négligeable

Secteurs concernés	Niveau d'enjeu	Caractéristiques et niveau de l'impact brut	Mesures mises en œuvre	Niveau d'impact résiduel après prise en compte des mesures
Section Bécon-les-Bruyères – Saint-Denis Pleyel	Saint-Denis et Saint-Ouen : présence d'anciennes carrières ; PPRn prescrit Contrainte réglementaire au titre de l'Arrêté du 26/01/1966 (Instruction par l'IGC)	Tunnel inscrit très localement dans une zone d'aléa moyen concernant la présence d'anciennes carrières souterraines	PHASE CHANTIER Mesure d'évitement et de réduction Investigations des anciennes carrières avant le chantier et reconnaissances approfondies avant le chantier des secteurs gypseux, comprenant la mise en œuvre de l'ensemble des missions géotechniques au sens de la norme NF P 94-500 Utilisation des résultats des études d'interférométrie radar Choix de la technique du tunnelier pour la construction du tunnel et technique de conception des gares adaptée à la potentielle présence de gypse et d'argiles Etude de vulnérabilité du bâti Injection et/ou comblement des anciennes carrières identifiées Mise en œuvre d'un système de reconnaissance géophysique à l'avancement Prise en compte des prescriptions réglementaires associées aux PPRn	négligeable
	Fuseau d'étude inscrit en dehors des zones à dissolution du gypse identifiées dans le projet de PPRn en Seine-Saint-Denis et au sein des zones à dissolution de gypse identifiées par l'IGC	Le sous-sol ne présente pas de couche gypseuse en interaction avec la Ligne 15 Ouest Infrastructure en dehors des zones de dissolution du gypse du projet de PPRn		négligeable
	Aléa retrait-gonflement des argiles faible à modéré sur la section ; PPRn prescrit	OA 330 (Puits de sortie du tunnelier) : zone d'aléa moyen et situé dans le périmètre du projet de PPRn Gare Bois-Colombes, OA 321 (Puits d'entrée du tunnelier) + OA 322 : zone d'aléa faible et OA322 situé dans le périmètre du projet de PPRn	Mesure de suivi Auscultation de surface des zones sensibles en amont et pendant les travaux Arrêt des travaux et mise en œuvre d'une bande de sécurisation	négligeable
	Absence de glissements de terrain	Aucun ouvrage concerné	PHASE D'EXPLOITATION Pas de mesure spécifique.	négligeable

Légende :

Pas d'enjeu	Enjeu Faible	Enjeu Modéré	Enjeu Fort
Pas d'impact	Impact Faible	Impact Modéré	Impact Fort

3.6 Hydrogéologie / 3.6.5 Impacts et mesures en phase d'exploitation concernant l'hydrogéologie (pages 113 et suivantes)

Le projet prévoit la construction d'ouvrages étanches à termes aux eaux souterraines (tunnel, gares, ouvrages de sécurité...). L'infrastructure ne nécessitera donc pas de rabattement d'eaux souterraines hormis d'éventuels pompages résiduels des eaux d'infiltration au travers enceintes des gares.

Deux types d'impacts potentiels sont identifiés en phase d'exploitation :

- L'effet barrage lié à la présence d'ouvrages souterrains importants (tunnel et gares) ; Globalement, l'effet barrage, selon un critère qualitatif, est jugé nul à faible sur le projet de ligne 15 Ouest.
- La gestion des eaux d'infiltration dans l'infrastructure.

En conclusion, en phase d'exploitation, l'effet barrage du tunnel et des gares est faible sur les 2 secteurs sensibles du champ captant de Villeneuve-la-Garenne et de la gare la Défense. Il est faible autour des gares Nanterre la Folie et la Défense pour la nappe de l'Éocène moyen et modéré autour des gares Nanterre la Folie et Nanterre la Boule pour la nappe de l'Éocène inférieur. Cet effet n'est pas connu pour le tronçon non modélisé : gare de Saint-Cloud à l'OA 252, mais il a été estimé qualitativement comme étant nul à faible.

3.18 Environnement sonore (page 297 et suivantes)

En phase d'exploitation, les principaux impacts sonores prévisibles de la Ligne 15 Ouest où le métro est en souterrain, sont liés :

- notamment au niveau du bruit généré par les équipements techniques des ouvrages annexes du métro (gares, puits).
- Indirectement, à une modification du bruit généré par le réseau viaire puisque la mise en œuvre de la Ligne 15 Ouest aura un impact sur la répartition des flux d'utilisateurs.

3.18.4.1 Impacts et mesures liés à la circulation des métros

La Ligne 15 Ouest se situe sur la totalité de son tracé en souterrain. Au vu des caractéristiques du tunnel (tunnel de béton situé à une profondeur entre 16 et 87 mètres), l'augmentation des nuisances sonores au niveau de la surface due à la circulation des métros peut être considérée comme nulle.

Les vibrations et bruit solidien éventuels sont étudiés dans la rubrique dédiée à ce sujet dans la présente étude d'impact.

La circulation des métros au niveau des tunnels souterrains ne présente pas d'impact sur le niveau de bruit en surface.

3.18.4.2 Impacts et mesures liés au fonctionnement des gares

S'agissant des gares, les sources potentielles d'émission de bruit sont multiples. Elles peuvent être liées aux équipements techniques nécessaires à leur fonctionnement, et à leur fréquentation par les usagers.

Impacts liés aux équipements techniques des gares Le fonctionnement des gares du réseau nécessitent l'installation d'un certain nombre d'équipements techniques. Les équipements techniques nécessaires au fonctionnement des gares seront situés au sein de la gare dans les niveaux souterrains, dans des locaux techniques adaptés.

Cette localisation des équipements techniques permettra de limiter de manière très importante les émissions sonores vers l'extérieur de l'ouvrage. Les ouvrages de type ventilation sont présentés dans la rubrique dédiée sur les ouvrages de sécurité.

L'impact des équipements techniques internes aux gares pour les riverains est considéré comme négligeable.

3.19 Vibrations (page 327 et suivantes)

3.19.1 La définition de seuils limite pour les vibrations

Le cadre référentiel proposé dans la présente étude d'impact liée à l'exploitation de la Ligne 15 Ouest du Grand Paris distingue les effets suivants :

- Gêne potentielle des occupants en raison de la perception tactile des vibrations,
- Gêne potentielle des occupants en raison du bruit solidien réémis à l'intérieur des bâtiments, suivant les périodes nocturnes et diurnes et la destination du bâtiment,
- Perturbation potentielle des activités et/ou équipements particulièrement sensibles aux vibrations.

3.19.2 Rappel des enjeux

Pour rappel, les zones sensibles du territoire ont été déterminées dans le cadre de l'état initial de la présente étude d'impact selon trois principaux critères :

- **Sensibilité géologique aux vibrations** : zones de remblais et carrières souterraines,
- **Sensibilité des bâtiments aux vibrations** (en raison de fondations profondes),
- **La présence d'établissements plus sensibles** (centres hospitaliers).

Cette démarche dans l'état initial a permis d'identification des enjeux du territoire de la ligne 15 Ouest :

- Section Pont de Sèvres – Nanterre la Boule :
 - Présence d'anciennes carrières souterraines de calcaires grossiers,
 - Présence de bâtis de grande hauteur associés à des infrastructures souterraines,
 - Présence d'établissements sensibles à proximité du fuseau.
- Section Nanterre la Boule – Bécon les Bruyères :
 - Concentration de bâtis de grande hauteur associés à des infrastructures souterraines (quartier de Nanterre - La Défense),
 - Présence d'une zone de remblais admettant des bâtis hauts et des fondations profondes,
 - Présence d'établissements sensibles à proximité du fuseau.
- Section Bécon les Bruyères – Saint-Denis Pleyel :
 - Présence de quelques ouvrages souterrains dont notamment les réseaux TRAPIL et SIAAP au niveau de Gennevilliers, L'Ile-Saint-Denis et Saint-Ouen.
 - Présence d'établissements sensibles à proximité du fuseau.

3.19.4 Impacts et mesures en phase d'exploitation : évaluation de la sensibilité vibratoire

Les principales zones de sensibilité identifiées quant à la profondeur du tunnel sont :

- Une section située entre la gare de Rueil-Malmaison et Nanterre-la-Boule, lié à la topographie du secteur qui nécessite le passage du tunnel plus proche du terrain naturel,
- Une section autour du secteur de la Défense,
- Le secteur de la Défense, du fait de la présence de nombreuses fondations profondes des tours de grande hauteur.

3.19.4.2 Analyse qualitative de la sensibilité vibratoire sur la base des caractéristiques géologiques du sol, de la présence de bâti et de la profondeur du tunnel

Dans le cadre de l'exploitation d'un métro à roulement fer, la circulation des trains sur la voie ferrée (contact rail / roue) peut être génératrice de vibrations. Par ailleurs, lorsque ces vibrations du sous-sol se transmettent à des structures de bâtiments (par les fondations, par exemple), cela peut également donner lieu à une émission de bruit générée par la mise en vibration d'éléments de la structure des bâtiments concernés (phénomène de « bruit solide »).

Pour cette analyse, il est donc nécessaire d'étudier les relations entre le tunnel, les ouvrages, le sous-sol et la surface. Par section, les impacts vibratoires en phase d'exploitation seront étudiés en croisant :

- Les secteurs où le tunnel présente une profondeur inférieure à 20 mètres : vibrations non perçues au-delà de 20 mètres, selon les différents retours d'expérience des projets de transport en commun souterrains menés ces 30 dernières années en région Ile-de-France,
- Les secteurs présentant une sensibilité particulière aux vibrations (remblais, carrières souterraines,...) déterminés au sein de l'état initial (pièce G.1).

La profondeur du tunnel par rapport au terrain naturel a été défini selon différents critères : caractéristiques des couches géologiques, présence de fondations, de réseaux.

- **Section Pont de Sèvres – Nanterre la Boule**

Sur cette section, trois zones apparaissent sensibles aux vibrations en phase d'exploitation :

- Les abords de la gare de Saint-Cloud : le toit du tunnel a été mesuré à 20 mètres au-dessus du TN. Il s'agit d'une zone de carrières souterraines sensibles aux vibrations, en raison de la présence de calcaires et de vides. Dans ce secteur, les carrières feront l'objet de mesures spécifiques de confortement mises en œuvre avant le passage du tunnelier, évoquées dans le volet « Géologie ». Deux établissements hospitaliers y sont également recensés à proximité du tracé de référence.

La mise en œuvre de mesures spécifiques pour le confortement des anciennes carrières existantes, et le choix retenu pour la profondeur du tunnel, permettent de réduire le niveau de sensibilité du secteur. Elle est considérée comme faible dans cette zone.

- Les abords de la gare de Rueil-Suresnes « Mont Valérien » : Le toit du tunnel est mesuré à 18m sous le TN. Ce secteur admet un bâtiment de grand hauteur (et de fondations profondes), un seul niveau de sous-sol y a été identifié. Ce bâtiment est localisé au niveau de la Rue des Houtraits.

En raison de la profondeur du tunnel et de la présence d'un bâti haut, la sensibilité vibratoire sur cette zone est considérée comme modérée.

En raison de la profondeur du tunnel et des caractéristiques du secteur (présence de bâtiments admettant plusieurs niveaux de sous-sol et des fondations profondes, secteur sur remblais en pente de l'ordre de 7%), la sensibilité vibratoire liée à l'exploitation du réseau est considérée comme forte dans cette zone.

- **Section Nanterre la Boule – Bécon les Bruyères**

Dans ce secteur, le toit du tunnel a été mesuré à :

- 18m sous le TN aux abords de la gare de Nanterre la Folie. Ce secteur n'est pas considéré comme une zone sensible en raison de l'absence de bâti aux fondations profondes au droit du tunnel.

En raison de la faible profondeur du tunnel, la sensibilité vibratoire liée à l'exploitation du réseau a été considérée comme faible.

- Environ 18m sous le TN au niveau de l'arrière gare de Nanterre la Folie et du centre de remisage. Ce secteur n'est pas considéré comme sensible en l'absence de bâtis aux fondations profondes.

En raison de la profondeur du tunnel et de l'absence de paramètre sensible, la sensibilité vibratoire liée à l'exploitation du réseau a été considérée comme faible.

- A environ 15m sous le TN aux abords du puits de sortie du tunnelier venant du Nord de la Ligne à Nanterre la Folie. Ce secteur n'est pas considéré comme sensible en l'absence de bâtis aux fondations profondes.

En raison de la profondeur du tunnel et de l'absence de paramètre sensible, la sensibilité vibratoire liée à l'exploitation du réseau a été considérée comme faible.

- 25 m sous le TN, au niveau de la gare de La Défense inscrite dans le parking souterrain du centre commercial des 4 temps. À l'Ouest et à l'Est de la gare de la Défense, le tunnel passe notamment sous plusieurs fondations de parkings souterrains ainsi que sous l'usine de ventilation V3, avec une faible couverture entre la clé de voute du tunnel et l'assise des différentes fondations. Des travaux de confortement et de reprises en sous-œuvre préalables sont donc prévus sur ce secteur.

Bien que le tunnel s'inscrive à 25m sous le TN, ce dernier s'implante en proximité immédiate des fondations de parkings et de bâtis à l'Ouest ainsi qu'à l'Est du secteur de la Défense.

Au vu de la densité exceptionnelle de bâtis et d'ouvrages souterrains, la sensibilité vibratoire liée à l'exploitation du réseau est considérée comme forte dans cette zone.

- Les abords de l'OA n°281, où le toit du tunnel s'inscrit à 12 mètres en dessous du TN. Cette zone, fortement urbanisée, présente une sensibilité particulière aux vibrations du fait de la présence d'une couche de remblais de 5 à 6 mètres d'épaisseur. Elle n'est néanmoins pas marquée par la présence d'établissements hospitaliers ou de bâtis de grande hauteur au droit du tunnel.

En raison de la profondeur du tunnel et de la présence d'une couche importante de remblais (caractérisant une zone sensible, cf. pièce G.1), la sensibilité vibratoire liée à l'exploitation du réseau est considérée comme forte dans cette zone.

- À environ 17m aux abords de l'OA 282. Or ce secteur est correspond à une zone sensible en raison de la présence de bâtis hauts sur remblais importants.

En raison de la profondeur du tunnel et de la présence d'une couche importante de remblais admettant des bâtis hauts, la sensibilité vibratoire liée à l'exploitation du réseau est considérée comme modérée dans cette zone.

Section Bécon les Bruyères – Saint-Denis Pleyel

Sur cette section, le tunnel s'inscrit en moyenne à 26 mètres de profondeur.

Aux abords de la gare des Grésillons, le toit du tunnel a été mesuré à 18 mètres sous le TN. Néanmoins, cette zone n'admet pas de centre hospitalier ou de bâtiments à fondations profondes.

En l'absence de centre hospitalier ou de fondations profondes dans cette zone, et au vu de la profondeur du tunnel, la sensibilité vibratoire liée à l'exploitation du réseau a été considérée comme faible.

3.19.4.4 Mesures d'accompagnement concernant la phase d'exploitation

Mesures proposées pour la prise en compte de la sensibilité vibratoire

- **Réalisation de modélisations vibratoires :**

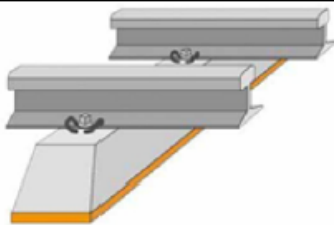
Dans les étapes ultérieures (post-DUP), des modélisations vibratoires seront réalisées. Elles aborderont les vibrations en tant que telles ainsi que les bruits solidiens.

Il s'agira de s'assurer aux abords des secteurs aux impacts pressentis du niveau précis potentiel attendu pour les vibrations. Elles concerneront notamment, les secteurs où des impacts forts, modérés et faibles ont été identifiés sur la base de l'analyse qualitative menée au sein du présent volet, et notamment :

- Le secteur de Rueil-Suresnes « Mont Valérien »,
- Les abords de l'OA 252,
- Le secteur de La Défense.
- Le secteur relatif aux OA 281 et 282

Dans les secteurs où un impact faible a été estimé, une modélisation sera entreprise afin de proposer une référence aux autres sections de même sensibilité, de préférence au sein d'une zone de sensibilité au regard d'un établissement sensible.

- **Dispositifs techniques de réduction des vibrations** : Dans le cas où les niveaux vibratoires modélisés seraient élevés sur certaines sections de la Ligne 15 Ouest, des dispositifs spécifiques pourront être mis en place au niveau des voies de roulement.

<i>Descriptif</i>	<i>Illustration</i>	<i>Atténuation vibratoire en dBV</i>	<i>Indication du coût de pose</i>
Tracé avec plaque antivibratile sous les traverses		3 à 5	80€/m

Exemple de dispositif possible pour roulement fer

- **Réalisation de simulations avec mesures *in-situ* avant le démarrage de l'exploitation** : Avant l'ouverture au public du réseau, des essais *in situ* sont prévus pour s'assurer des niveaux de vibrations en surface. Ces essais pourront être réalisés à l'aide d'un train vibreur par exemple, permettant de reproduire le niveau de vibration d'un matériel roulant.

- **Indemnisation des impacts constatés** : En phase d'exploitation, si des désordres étaient observés en surface, un dispositif d'indemnisation mis en place par la Société du Grand Paris pourra prévoir une indemnisation des personnes. Cette démarche s'appuie dans un premier temps sur les diagnostics du bâti réalisés avant le démarrage des travaux.

Mesures de suivi

- **Entretien du matériel roulant et de l'infrastructure** : Les performances du matériel roulant évoluent dans le temps, en fil de son utilisation. Aussi, dans les premiers temps, le matériel roulant proposera un contact rails-roues de faible rugosité (matériel neuf). Au fur et à mesure de son utilisation, l'usure occasionnée par les mouvements répétés du matériel roulant entraînera une dégradation du contact rails-roues et donc une augmentation des vibrations générées.

De fait, pour limiter les niveaux vibratoires générés par le contact rails-roues, un entretien régulier des trains sera entrepris. Les rails et les roues seront polis afin d'en limiter leur rugosité. Au nécessaire, en cas de dégradations avancées, ces derniers seront changés.

- **Réalisation de mesures en phase d'exploitation** : Des mesures des niveaux vibratoires seront réalisées en phase d'exploitation au niveau de la surface. Il s'agit de s'assurer du niveau atteint par rapport aux résultats des modélisations. Dans le cas où des dépassements importants seront identifiés, des dispositifs pourront être mis en place.

3.20 Ondes électromagnétiques (pages 343 et suivantes)

3.20.2 Impacts et mesures en phase d'exploitation

Les impacts relatifs aux ondes électriques et magnétiques émises lors de la phase d'exploitation ont été évalués à partir d'une modélisation du matériel roulant.

3.20.2.5 Conclusions générales de l'étude les impacts directs et indirects

L'impact électromagnétique produit par le matériel roulant de la Ligne 15 Ouest en phase d'exploitation a été évalué par l'intermédiaire des modélisations présentées ci-dessus. Les conclusions suivantes peuvent être avancées :

- En ce qui concerne l'exposition du public aux champs électromagnétiques, la Recommandation 1999/519/CE préconise un niveau maximal de champ magnétique de 45254 A/m à la fréquence du réseau. Les niveaux constatés à l'intérieur et à l'extérieur de la rame, dans la configuration envisagée (souterrain) sont inférieurs à ceux préconisés par la Recommandation 1999/519/CE. En effet, le niveau maximal de champ magnétique est évalué seulement à proximité de la voie d'alimentation électrique, pour une valeur avoisinant 2 000A/m.

Concernant l'exposition des équipements situés dans une zone proche de la rame, un champ magnétique supérieur à 30 A/m dans la zone entourant la rame est identifié. Il est donc important de connaître les équipements électriques présents dans cette zone afin de prendre des dispositions permettant d'assurer leur fonctionnement. Par ailleurs, le champ magnétique présent à l'extérieur du tunnel est inférieur à 100 A/m.

- Lorsque les antennes sont alimentées à leur puissance maximale, les rayonnements des champs électromagnétiques sont inférieurs aux limites maximales recommandées de l'exposition au public, à l'intérieur de la rame, dans la partie inférieure du tunnel ainsi qu'à l'extérieur. Seule une zone proche de l'antenne sur le toit de la rame présente un niveau supérieur à celui préconisé par la Recommandation 1999/519/CE. Les niveaux constatés dans cette zone sont supérieurs à 10 V/m. Il apparaît donc essentiel de connaître les équipements présents au niveau du toit de la rame afin de prendre des dispositions permettant d'assurer leur bon fonctionnement.

- Enfin, une onde électromagnétique est principalement caractérisée par son amplitude, sa fréquence, son sens et sa direction de propagation, sa polarisation ainsi que sa phase. Sans connaître ces paramètres, il est difficile de connaître le résultat de la superposition de deux ondes. Si deux ondes électromagnétiques sont émises à la même fréquence et suivant un même sens de propagation, l'amplitude de l'onde résultant de cette superposition varie fortement suivant la valeur du déphasage entre ces deux ondes. Dans le cas où les ondes électromagnétiques sont en opposition de phase, leurs amplitudes sont donc soustraites.

Dans le cas extrême où les deux ondes sont en phase, leurs amplitudes sont additionnées. Or, en procédant à la somme de la valeur du champ mesuré in-situ et la valeur du champ électromagnétique issu de la simulation, le niveau résultant reste inférieur aux limites sanitaires concernant l'exposition du public présent dans la rame aux champs électromagnétiques fixées par la Recommandation 1999/519/CE.

3.20.2.6 Mesures d'accompagnement concernant la phase exploitation

Les impacts définis à l'issue des modélisations entreprises correspondent à une éventuelle interaction électrique entre les équipements de fonctionnement et les ondes émises par la caténaire et les antennes TETRA et GRM-R. Aucun impact sanitaire n'a été identifié.

Mesures d'évitement et de réduction

- Choisir des équipements électriques en fonction des paramètres de champs électromagnétiques

: Lors des phases d'études à venir, et notamment lors de la définition du matériel roulant, les équipements électriques permettant le fonctionnement du système devront être rendu compatibles à un fonctionnement sous un champ électrique donné.

Pour ce, ils devront être :

- Protégés des ondes générées par le matériel roulant,
- Si possible éloignés suffisamment de l'axe des rails ou du toit du tunnel pour fonctionner dans un environnement où le champ électromagnétique est absent, ou du moins, peu perturbant.

Mesures de suivi

- **Entretien des équipements électriques** : Le matériel sera entretenu par le gestionnaire de l'infrastructure afin de s'assurer de son bon fonctionnement.

1.2.8.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

1. Les engagements (y compris suite aux réserves de la Commission d'Enquête de la Ligne 15 Sud) pris par la SGP sur la ligne 15 Sud, quant à la problématique du bruit et des vibrations seront-ils suivis aussi pour la ligne 15 Ouest ?
2. La pose de systèmes antivibratoires est-elle envisagée systématiquement? lesquels ? sur quels critères ? qui décide des critères ?

3. Si la pose n'est pas systématique, qui détermine les zones ? sur quels critères ? et quels seront les systèmes installés ?
4. Quelles seront les moyens mis en œuvre pour contrôler et quantifier les nuisances ?
5. A partir de combien de mètres les propriétaires surplombant le tunnel peuvent-ils être vraiment rassurés sur l'absence de bruits et vibrations gênants ou dangereux ?
6. Si les vibrations instantanées d'exploitation sont minimales, qu'en est-il de leur cumul sur 30 à 40 ans ?
7. Une question récurrente de beaucoup de propriétaires impactés est de savoir quel est le périmètre que la SGP va prendre en compte pour effectuer ses référés préventifs, le faisceau de 100 m ? Quand ? Si un propriétaire ne rentre pas dans le « périmètre des référés » automatiques, lui sera-t-il possible d'en bénéficier ? jusqu'à quelle distance ? dépend-elle de la nature du sous-sol et/ou du type de fondations ? Quelle prise en charge financière ?
8. Pendant combien d'années les riverains pourront-ils faire constater des nuisances et/ou dégradations sur leur bâti ?
9. Quelles sont les études complémentaires prévues ? leurs résultats seront-ils communiqués à la population ? si oui, par quel biais ?
10. En cas de problème avéré, comment seront déterminées et effectuées les indemnisations ? par qui ?

1.2.8.4. Commentaires de la Société du Grand Paris et appréciations de la commission d'enquête

1.2.8.4.1. Réponse aux questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 – Les engagements (y compris suite aux réserves exprimées par la commission d'enquête sur la Ligne 15 Sud), quant à la problématique du bruit et des vibrations seront-ils suivis également pour la ligne 15 Ouest ?

La SGP s'est engagée dans une démarche globale de maîtrise des bruits et vibrations en phase exploitation qui est applicable pour l'ensemble des lignes placées sous sa maîtrise d'ouvrage. Les engagements déjà pris sur la ligne 15 sud, puis imposés par l'annexe 2 du décret n° 2014-1607 du 24 décembre 2014 déclarant d'utilité publique les travaux de la ligne rouge 15 sud, et réitérés sur la ligne 16/17 sud, sont donc valables également pour la ligne 15 Ouest.

Un organisme indépendant de second regard a été désigné pour analyser les études et les résultats de mesures des différents marchés spécifiques qui sont mis en œuvre dans le cadre de cette démarche globale.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne note de la réponse apportée par la SGP, qui indique que les engagements pris, suite à l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique de la ligne 15 Sud, réitérés sur les lignes 14 Nord / 16 / 17 Sud, seront également appliqués pour la ligne 15 Ouest.

Q2 – La pose de systèmes antivibratoires est-elle envisagée systématiquement ? Lesquels ? Sur quels critères ? Qui décide de ces critères ?

Il est bien prévu de déployer une pose de voie anti vibratile sur l'ensemble du tracé. Les performances seront affinées au cours des études détaillées et le niveau de performance des dispositifs anti vibratile sera adapté par zones en fonction des résultats obtenus, en particulier à travers des simulations numériques permettant de déterminer le niveau vibratoire et sonore dans l'habitat en surface. Des dispositifs plus performants compléteront au niveau des zones sensibles, la mesure étant prévue de manière systématique. Cela permettra d'atteindre tout le long du tracé les objectifs de confort retenus pour le projet. Des mesures de contrôle à différentes phases du projet sont également intégrées dans la démarche. Un organisme de second regard sera chargé de contrôler le résultat des études et l'adéquation des solutions retenues. A ce stade, les valeurs cibles ont pu être confirmées par l'organisme de second regard et sont applicables également sur la ligne 15 Ouest.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête, sans être experte, note que les dispositifs antivibratoires « de premier niveau » prévus par la SGP seront certainement suffisants dans la majorité des cas mais que cela pourrait ne pas être suffisant en zone « sensible ». Elle souscrit donc totalement à la pose systématique de systèmes antivibratoires entre la plateforme béton et les rails sur tout le tracé.

La commission souscrit à la détermination du niveau vibratoire et sonore dans l'habitat en surface à travers des simulations numériques systématiques qui définiront l'ajout de systèmes complémentaires si nécessaire, par exemple, au droit de zones plus vulnérables notamment quand le tunnel passe sous des zones de carrières, de sols fragiles comportant des risques d'éboulement ou de tassement, de sols friables ou sous des bâtiments sensibles.

La commission rappelle que l'objectif est que les riverains ne ressentent pas de gênes vibratoires ou ne perçoivent pas de nuisances sonores en surface, quelle que soit la sensibilité (humaine ou activité sensible aux vibrations) et ce, tout le long du tracé.

Ainsi, si l'ajout de systèmes complémentaires se révélait insuffisant sur certains tronçons, il conviendrait de prévoir une modification du profil (en profondeur ou latéral) du tunnel, comme cela a été fait pour l'Hôpital Henri Mondor, sur la ligne 15 Sud. Cependant, pour certaines situations exceptionnelles (constructions atypiques ou sous-sols particuliers) pour lesquelles le niveau vibratoire généré par la circulation du métro de la ligne 15 Ouest serait supérieur à l'absence de gêne recherchée, et en l'absence de toute solution palliative, la SGP examinera les mesures compensatoires possibles.

Q3 – Si la pose n'est pas systématique, qui détermine les zones concernées ? Sur quels critères ? Et quels seront les systèmes installés ?

La méthodologie retenue pour le projet prévoit la réalisation de modélisations vibratoires dans les étapes ultérieures (post-DUP) (Page 339 – pièce G.2). Elles traiteront des vibrations et du risque de bruits solidiens. Il s'agira d'évaluer le niveau potentiel attendu au niveau de la surface. Ces modélisations porteront sur plusieurs secteurs où des impacts forts, modérés et faibles ont été identifiés sur la base d'une analyse qualitative.

Dans les cas où des effets vibratoires sensibles seraient identifiés, il sera prévu la mise en œuvre de dispositifs anti-vibratiles adaptés en complément de la mesure anti vibratile prévue systématique sur la ligne 15 Ouest (voir question 2 ci-avant). Un exemple de ce type de dispositif anti vibratile est proposé à la page 339 de la pièce G.2 de l'étude d'impact.

Comme déjà indiqué dans la réponse à la question 2, l'organisme de second regard aura pour rôle de contrôler le résultat des études et l'adéquation des solutions retenues.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête apprécie qu'un organisme indépendant soit chargé du contrôle des résultats des études complémentaires et qu'il préconise les solutions adéquates à mettre en œuvre.

Q4 – Quelles seront les moyens mis en œuvre pour contrôler et quantifier les nuisances ?

Des mesures de contrôle in situ seront réalisées après la construction du tunnel avant même la pose des voies, afin de vérifier les fonctions de transferts vibratoires réelles entre le tunnel et la surface. Cette étape permettra de faire une comparaison avec les résultats des simulations numériques, pour validation ou modification des niveaux de performance anti vibratiles des poses de voie, le cas échéant. Une ultime étape de contrôle est également prévue lors de la marche à blanc, avec la voie équipée.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note des divers moyens de contrôle et de quantification des nuisances vibratoires et sonores, qui seront mis en place tant en phase préparatoire qu'en phase d'exécution des travaux.

Elle insiste cependant sur la nécessité qu'une information synthétique relative à ces sujets puisse être diffusée aux riverains ainsi qu'aux communes concernées.

Q5 – A partir de quelle profondeur les propriétaires surplombant le tunnel peuvent-ils être vraiment rassurés sur l'absence de bruits et de vibrations, gênants ou dangereux ?

Il n'est pas possible de définir une valeur de profondeur dans l'absolu.

En effet, la génération éventuelle de bruits et/ou de vibrations dépend de la profondeur, mais aussi bien plus de la nature des terrains encaissant ainsi que des structures et bâtiments avoisinants. Ces éléments seront investigués durant les études de conception afin d'adapter, le cas échéant, la profondeur de l'ouvrage et/ou les méthodes constructives et de limiter techniquement le risque de génération de nuisances. Par ailleurs, pendant la phase de construction, dans le cadre de cette maîtrise des risques débutant par la collecte de données, la SGP accompagne la réalisation des travaux de génie civil de systèmes de mesures des nuisances afin d'adapter éventuellement les principes retenus en fonction de ces mesures.

En ce qui concerne la phase d'exploitation, les éléments de réponse figurent dans les réponses apportées aux questions précédentes.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la réponse de la SGP, mais insiste sur l'objectif recherché d'une absence de gênes vibratoires ou de nuisances sonores pour les riverains. Si les systèmes envisagés ne suffisaient pas, il faudrait prévoir la modification du tracé du tunnel.

Q6 – Si les vibrations instantanées d'exploitation sont minimales, qu'en sera-t-il après 30 à 40 ans de fonctionnement? Des simulations de vieillissement ont-elles été réalisées ?

La dégradation de la qualité des rails pourrait en effet représenter une source potentielle d'aggravation des vibrations liées à l'exploitation. Par ailleurs, les performances du matériel roulant évoluent dans le temps, au fil de son utilisation. Si ce matériel roulant propose initialement un contact rail-roue de faible rugosité (matériel neuf), au fur et à mesure de son utilisation, l'usure occasionnée par les circulations répétées pourrait entraîner une dégradation du contact rail/roue et donc une augmentation des vibrations générées.

Des mesures de suivi sont donc prévues à cet égard (page 339 de la pièce G.2 de l'étude d'impact). Ainsi, pour limiter les niveaux vibratoires générés par le contact rail/roue, un entretien régulier des trains sera entrepris. Les rails seront meulés et les roues usinées régulièrement afin de maintenir une bonne qualité de contact rail/roue. Si nécessaire, en cas de dégradations avancées, ces composants seront renouvelés.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de ces mesures de suivi et de corrections éventuelles. Elle attire l'attention sur la nécessaire maintenance des systèmes anti vibratiles posés.

Q7 – Une question récurrente de beaucoup de propriétaires impactés est de savoir quel est le périmètre que la SGP va prendre en compte pour effectuer ses référés préventifs ? Le faisceau de 100 m ? Quand ? Si un propriétaire ne rentre pas dans le « périmètre des référés » automatiques, lui sera-t-il possible d'en bénéficier ? Jusqu'à quelle distance ? Dépend-elle de la nature du sous-sol et/ou du type de fondations ? Quelles seront les modalités de prise en charge financière ?

La politique que la SGP met en place au sujet des constats préalables du bâti repose sur les résultats des enquêtes de vulnérabilité du bâti et distingue trois cas de figure :

1) Pour tous les biens immobiliers situés au droit du tunnel et concernés, soit par l'établissement de la servitude en tréfonds créée par l'article 52 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, soit par l'acquisition par la SGP d'un volume en tréfonds, la SGP s'engage à réaliser un constat contradictoire amiable de l'état du bâti, dans les 6 mois précédant la réalisation du tunnel du métro, avec un expert choisi conjointement par le propriétaire et la SGP. Cet expert peut être accompagné d'un huissier de justice pour faciliter les relations avec le propriétaire du bâti. La SGP prend en charge les frais d'expertise et d'huissier. Cet engagement n'est pas fonction de la vulnérabilité du bâti ni de sa situation par rapport aux travaux de la SGP.

2) Pour les biens immobiliers situés en mitoyenneté de démolitions ou d'affouillements ou de travaux de génie civil commandés par la SGP (par exemple : puits d'accès de tunneliers, boîtes gares, ouvrages annexes), le constat contradictoire sera mené dans le cadre d'une procédure en référé constat engagée par la SGP devant le tribunal administratif compétent (Cergy-Pontoise pour le département des Hauts-de-Seine, Montreuil pour le département de la Seine-Saint-Denis). Il est d'usage que les tribunaux mettent en équité à la charge de la SGP, les frais de procédure et d'expertise. Une telle requête sera aussi déposée dans les 6 mois précédant le démarrage des travaux.

3) Pour les biens immobiliers pour lesquels la poursuite des études de diagnostic révéleront une sensibilité particulière, notamment en zones géotechniques spécifiques telles que carrières, gypse, éboulis, de nature à justifier de l'utilité d'un référé expertise, la SGP saisira plutôt le tribunal d'une requête en référé expertise, en vue de la désignation d'un expert qui examinera préventivement l'évolution éventuelle du bâti pendant toute la durée des travaux et recherchera les causes des dommages éventuellement causés. Il est d'usage que les tribunaux mettent en équité à la charge de la SGP les frais de procédure et d'expertise.

Si un même immeuble est concerné par plusieurs de ces cas, c'est le cas le plus contraignant qui s'appliquera : par exemple, un immeuble situé en zone géotechnique spécifique et au droit du tunnel, fera l'objet d'un référé expertise demandé par la SGP.

Lorsqu'un riverain n'est concerné par aucun de ces trois cas, il peut saisir la SGP d'une demande motivée de constat préalable. Ces demandes seront traitées au cas par cas. Il peut également saisir directement le juge des référés qui statuera sur sa demande.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête en prend acte mais recommande que ces procédures ne s'appliquent pas seulement aux biens immobiliers situés «au droit du tunnel » ou « en mitoyenneté de démolitions ou d'affouillements ou de travaux de génie civil...d'ouvrages » mais soient appliquées et prises en charge entièrement (étude et financement) par la SGP, dans une bande de 25 mètres axée de part et d'autre du tracé du tunnel ou de l'ouvrage.

La commission d'enquête recommande, en outre, de largement communiquer sur ce sujet (Cf. Thème 14).

Q8 – Pendant combien d'années les riverains pourront-ils faire constater des nuisances et/ou dégradations sur leur bâti ?

En qualité de maître d'ouvrage de travaux publics, la SGP engage sa responsabilité sans faute vis-à-vis des riverains, qui sont qualifiés de tiers par rapport aux travaux publics, ainsi que par rapport à l'ouvrage public. Aussi, durant les travaux, les riverains pourront faire valoir les nuisances ou dégradations sur leur bâti dans la mesure où ils établiront que les travaux de réalisation du projet sont la cause directe de ces dommages. Ils pourront aussi faire valoir de tels préjudices s'ils résultent de manière directe et certaine de l'existence ou du fonctionnement de l'ouvrage une fois construit. Il n'y a pas de limitation dans le temps de cette responsabilité.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte et réitère sa demande d'interlocuteur unique par chantier afin de faciliter la communication avec les riverains concernés.

Q9 – Quelles sont les études complémentaires prévues ? Leurs résultats seront-ils communiqués à la population ? Si oui, par quel biais ?

Durant les études préliminaires, la SGP a conduit des investigations sur l'environnement du projet : géologie, hydrogéologie, pollution, structures et bâtiments avoisinants...

Ces investigations ont pour objet de fiabiliser le projet et permettre la conception et la construction en intelligence du projet. Des investigations complémentaires seront menées en parallèle des études de conception pour détailler le projet et adapter, en

concertation avec les territoires, les ouvrages aux conditions de site. Au terme du projet, les données ainsi collectées seront versées aux banques de données générales des institutions.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette démarche.

Le public étant peu habitué et aguerri à la consultation des banques de données générales des institutions, la commission recommande que ces données soient présentées de façon simple et synthétique au public et aux collectivités concernées à travers des réunions publiques d'information.

Q10 – En cas de problème avéré, comment seront déterminées et effectuées les indemnisations ? Par qui ?

En cas de dommage directement dus aux travaux de réalisation du projet, c'est le régime de la responsabilité sans faute qui s'applique, lequel détermine des critères d'indemnisation liés à la spécialité et à l'anormalité du dommage subi.

Concernant les dommages subis par les activités économiques (préjudices commerciaux durant les travaux de réalisation du projet notamment), une commission consultative d'indemnisation amiable, présidée par un magistrat administratif et où siégeront des représentants des commerçants, sera mise en place par la SGP. Un guichet unique de dépôt des demandes d'indemnisation sera mis à la disposition des commerçants et des autres activités économiques afin d'aboutir dans les meilleurs délais à une indemnisation, voire à une indemnisation provisionnelle, c'est-à-dire qui sera versée pendant les travaux. En cas de désaccord avec l'indemnisation proposée par la SGP, le commerçant pourra saisir le tribunal administratif compétent pour qu'il fixe le montant de celle-ci.

Concernant les autres riverains, la SGP étudie actuellement les modalités adéquates de traitement amiable des demandes d'indemnisation. L'objectif de la SGP, encore une fois, est de privilégier le règlement amiable des différends avec les riverains

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête en prend acte.

1.2.8.4.2. Réponse de la SGP à des questions particulières du public

Réponse de la SGP sur l'impact indirect des infrastructures sur les fondations des ouvrages existants

(Observation n°12 du registre n°1 de Bois-Colombes - Mme STEWART)

La maîtrise des impacts éventuels de l'ouvrage et de sa construction sur l'environnement de façon générale (sols, bâtiments, hydrogéologie souterraine, ...) est au cœur des études menées par la SGP. Ainsi, les études complémentaires veilleront à préciser les adaptations du projet et/ou des méthodes constructives pour la préservation de l'environnement, en limitant les impacts éventuels y compris sur les fondations des habitations.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse.

Réponse de la SGP au collectif Ligne 15 Ouest

(Observation n°13 du registre n°1 de Bois-Colombes - Mme STEWART, Pétition du collectif Ligne 15 Ouest signée par 230 personnes)

Le recours au fonctionnement fer pour le métro permet d'offrir une vitesse commerciale supérieure à celle proposée par un fonctionnement pneus. C'est cette solution qui a été retenue pour l'ensemble de la ligne 15 en rocade du Grand Paris Express.

S'agissant des vibrations, il est prévu de manière systématique sur tout le tracé l'installation d'un dispositif contre les vibrations liées à la circulation des métros. Un organisme indépendant de second regard s'assurera tout au long du processus du respect de ces engagements.

A ce stade, les établissements sensibles comme les hôpitaux ont fait l'objet d'une identification. Il est également prévu la prise en compte d'autres établissements notamment les activités de haute technologie et les établissements scolaires.

S'agissant de l'environnement sonore, des mesures sont proposées pour réduire les effets potentiels des ouvrages en fonctionnement, se référer notamment à la page 324 et suivantes de la pièce G.2 de l'étude d'impact.

La formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a rendu son avis le 6 mai 2015 sur le dossier présenté et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Le dossier d'enquête publique de la ligne 15 Ouest présente cet avis dans la pièce J.8. Ces observations ont fait l'objet de compléments de la part de la SGP qui sont présentés dans la pièce J.9 du dossier d'enquête. L'ensemble des sujets a ainsi pu être traité.

Toutes les mesures prévues pour assurer la bonne intégration de la ligne 15 Ouest sur le territoire sont indiquées au niveau des différentes synthèses de la pièce G.2 de l'étude d'impact. Des mesures de suivi sont également prévues pour s'assurer du bon fonctionnement des mesures constructives ou d'exploitation prévues.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la réponse de la SGP. Le choix du fer a effectivement été retenu pour l'ensemble de la ligne 15 en rocade du Grand Paris Express, et pas seulement pour la présente ligne 15 Ouest.

La commission regrette cependant que la SGP n'ait pas davantage détaillé ses réponses, en particulier au regard des remarques et demandes de clarifications sur l'encadrement (valeurs seuils) des simulations, puis des mesures en exploitation (en particulier « par quels indicateurs mesurables et quantifiables associés les désordres seront-ils évalués ? ») faites par le collectif Ligne 15 Ouest.

Réponse de la SGP sur la zone d'impact modérée

(Observation n°4 du registre n°2 d'Asnières - Mme ELGARANI)

L'étude d'impact propose, dans la pièce G.2, sur la base de l'identification faite dans l'état initial, des enjeux liés au bruit ainsi qu'une caractérisation des sites sensibles en phase travaux et en phase d'exploitation.

Les gares de la ligne 15 Ouest prévues à proximité d'Asnières (Bois-Colombes, Agnettes, Bécon-les-Bruyères) ont été identifiées comme zones d'impact modéré du fait de la forte urbanisation à proximité ainsi que du fonctionnement de la gare, notamment lié au fonctionnement des ouvrages techniques, à l'arrivée et au départ des voyageurs.

Pour cette raison, des mesures sont prévues et indiquées notamment dans la synthèse à la page 324 de la pièce G.2. Il est ainsi prévu pour les ouvrages techniques de mettre

en place des dispositifs d'isolation (filtres, amortisseurs, grilles éloignées des habitations).

La conception des structures de gares prévoit également une implantation adaptée. S'agissant des effets liés aux déplacements des voyageurs, des pôles multimodaux seront développés pour éviter l'encombrement des voiries, source de nuisances.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des dispositions pour limiter les nuisances autour des zones d'impacts modérés.

Réponse de la SGP sur les indemnisations à la vente d'un bien pendant les travaux

(Observation n°2 du registre n°1 d'Asnières - M. CONTENCEAU)

La SGP procède à des indemnisations sur les propriétés qui font l'objet d'un préjudice réel et certain. Par conséquent, seuls les propriétaires concernés par les périmètres de réalisation des infrastructures du Grand Paris Express et de sa zone de chantier sont indemnisés, dans le cadre de l'expropriation.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la position de la SGP.

Réponse de la SGP sur la compatibilité de projets immobiliers avec le passage du tunnel

(Courrier 3 adressé au président de la commission d'enquête - M et Mme CRAS de Bois-Colombes, Courriel 163 – ANONYME)

Pour les propriétés dont les tréfonds seraient concernés par le passage du tunnel (creusé par des tunneliers), la SGP devra acquérir un volume de sous-sol correspondant à l'emprise en souterrain du tunnel auprès des propriétaires. Les propriétaires à l'aplomb du tunnel seront donc contactés dans le cadre de négociations amiables.

S'agissant de travaux ou de projets de construction qui seraient réalisés à l'aplomb du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris avant sa réalisation, la SGP prévoit, au moment des négociations pour la rédaction de l'acte authentique, un dispositif de servitude conventionnelle consistant à la consultation et à l'échange d'information dans lequel l'examen de pièces administratives (permis de construire...) et techniques (notes géotechniques sur les descentes de charges...) par la SGP va contribuer à répondre favorablement ou non à la compatibilité du projet envisagé par le propriétaire à l'aplomb du tunnel. Si l'ensemble des éléments et dispositions présentées conclut à l'absence de contraintes notables au droit du tunnel, la réalisation de projets au-dessus pourra être acceptée par la SGP.

Une fois le réseau de transport mis en service, les dispositions des articles L. 554-1 et R. 554-1 et suivants du code de l'environnement s'appliqueront. Elles indiquent que pour tous travaux, ces derniers doivent être effectués dans des conditions qui ne sont pas susceptibles de porter atteinte à la continuité de fonctionnement du réseau, à l'environnement, à la sécurité des travailleurs et des populations situées à proximité du chantier, ou à la vie économique.

Ces dispositions instaurent donc, non pas une servitude d'inconstructibilité pure et simple, mais un mécanisme de prise en compte de dispositions techniques et organisationnelles afin que les travaux que pourraient envisager ultérieurement les propriétaires en surface ne nuisent pas au bon fonctionnement de l'ouvrage de transport souterrain, en tréfonds.

Préalablement, les demandes d'autorisation administratives seront sollicitées par l'exploitant et le propriétaire du réseau de transport public du Grand Paris dans le cadre de l'application de ces articles du code de l'environnement.

Enfin, le passage d'un tunnel à très grande profondeur sous une maison ou un immeuble n'est pas de nature à dévaloriser le bien, dès lors que le passage de ce tunnel n'a pas de réelle conséquence sur la constructibilité de la parcelle.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la réponse de la SGP.

Si le projet de la ligne 15 Ouest est déclaré d'utilité publique, rien ne devant plus entraver sa construction ni porter atteinte à la continuité de fonctionnement du réseau, à l'environnement, à la sécurité des travailleurs et des populations situées à proximité du chantier, ou à la vie économique, la réglementation prévoit que la SGP étudie et transmette son avis aux services chargés de valider les demandes de permis de construire (mairies), le but étant d'assurer la compatibilité avec tout projet pouvant interférer avec les ouvrages enterrés.

Réponse de la SGP sur les flux pendant les travaux à Nanterre La Boule, ainsi que sur la coordination avec les projets menés par d'autres maîtres d'ouvrage

(Courrier n°3 du registre de Nanterre - Ville de Nanterre, Courrier n°4 reçu en Préfecture, COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PLAINE COMMUNE de Saint-Denis, Observation n°3 du registre de Nanterre - La Copropriété de la Vieille Fontaine, Courrier n°1 du registre de Nanterre - Le Collectif de riverains place de la Boule-Bd Hérold, Courrier n°4 du registre de Nanterre - Association Naturellement Nanterre, Observation 19, réunion publique du 5 octobre à Rueil-Malmaison - M. RUFFIO)

L'analyse des impacts du chantier de la ligne 15 Ouest révèle que bien que le charroi nécessaire représente un nombre important de camions, il reste très minime par rapport au trafic journalier de véhicules particuliers et de camions en Île-de-France.

La réalisation de différents chantiers dans une même zone pourrait, en revanche, augmenter la perception négative des riverains vis-à-vis de ces chantiers. Dans le cas où des chantiers importants et proches seraient entrepris de manière simultanée, une concertation sera donc engagée afin d'organiser les chantiers de manière à éviter les interactions négatives entre eux et la succession de gênes aux déplacements des riverains, quels que soient les modes.

Ce dispositif de coordination sera mis en place en particulier sur le secteur de Nanterre La Boule en raison des projets concomitants suivants :

- le projet de démolition de l'immeuble France-Habitation / reconstruction du projet SEMNA ;
- le projet de requalification de la place de la Boule ;
- le projet de prolongement du Tramway T1 jusqu'à Rueil-Malmaison.

Et cela d'autant plus que la réalisation de la boîte souterraine de la gare nécessitera des réductions temporaires de la voirie départementale, déjà fortement circulée aujourd'hui.

Le volume de camions estimé est indiqué dans l'annexe G.4.1 de l'étude d'impact (page 66) : « Nombre de camions : de l'ordre de 20 à 40 camions/jour au pic d'activité soit près de 40 à 80 passages sur une journée. »

La SGP étudiera les phasages les plus adéquats pour pénaliser le moins possible la circulation routière sur l'avenue Joliot-Curie et sur la place de la Boule. Ces phasages tiendront bien évidemment compte des travaux de réalisation des ouvrages annexes 261 et 262 situés sur l'avenue Joliot-Curie.

Les impacts du phasage des travaux sur les circulations routières, piétonne et cycles ainsi que sur les stationnements feront l'objet d'échanges avec la ville de Nanterre, le Conseil départemental des Hauts-de-Seine et le STIF tout au long des études.

Les quatre maîtres d'ouvrage que sont la SGP, le STIF, le CD92 et la ville de Nanterre auront pour principe de se coordonner tant en phase d'étude qu'en phase de travaux.

De même, les informations sur volumes de trafic de chantier des autres gares sont précisées dans la pièce G4.1 du dossier d'enquête publique.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte du dispositif de coordination qui sera mis en place par la SGP. Cependant, elle réitère sa demande d'information du public afin que celui-ci puisse anticiper la gêne occasionnée et prendre ses dispositions (Cf. thème 11).

Réponse de la SGP sur les effets magnétiques du métro

(Observation n°12 du registre n°2 de Bois-Colombes - Mme Hélène LAVERGNE)

La réponse à cette question est traitée dans le thème 9, question 1.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de la réponse apportée (cf. Thème 9)

