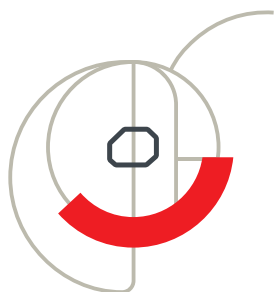


GRAND PARIS EXPRESS

LE MÉTRO DU GRAND PARIS



LIGNE 15 | SUD

PONT DE SÈVRES <> NOISY-CHAMPS

DOSSIER D'INFORMATION

**Enquête publique unique loi sur l'eau
et construction des gares
et du site de maintenance
des infrastructures**

du 26 octobre au 28 novembre 2015

SOMMAIRE

1 - L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE LOI SUR L'EAU ET CONSTRUCTION DES GARES ET DU SITE DE MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES (SMI)	4
Pourquoi une enquête unique ?	6
Le dossier d'enquête publique	8
2 - LE GRAND PARIS DES TRANSPORTS	10
Le Grand Paris Express	11
La Société du Grand Paris	13
3 - LA LIGNE 15 SUD	14
Le tracé et les temps de parcours	15
Les chiffres clés	15
La ligne 15, une rocade de 75 km autour de Paris	16
Le service proposé	16
Le calendrier	17
Les premiers travaux sur la ligne 15 Sud	17
Le dialogue	17
4 - LES IMPACTS DU PROJET SUR LES MILIEUX AQUATIQUES ET EAUX SOUTERRAINES	18
Les eaux de surface	19
Les eaux souterraines	19
5 - LES 16 GARES ET LE SMI	20
Gare Pont de Sèvres	21
Gare Issy RER	22
Gare Fort d'Issy - Vanves - Clamart	23
Gare Châtillon - Montrouge	24
Gare Bagneux M4	25
Gare Arcueil - Cachan	26
Gare Villejuif Institut Gustave-Roussy	27
Gare Villejuif Louis-Aragon	28
Gare Vitry Centre	29
Gare Les Ardoines	30
Gare Le Vert de Maisons	31
Gare Créteil l'Échat	32
Gare Saint-Maur - Créteil	33
Gare Champigny Centre	34
Gare Bry - Villiers - Champigny	35
Gare Noisy - Champs	36
Site de Maintenance des Infrastructure (SMI)	37
6 - LES MODALITÉS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	38

1

L'ENQUÊTE PUBLIQUE
UNIQUE LOI SUR L'EAU
ET CONSTRUCTION
DES GARES ET DU SITE
DE MAINTENANCE
DES INFRASTRUCTURES
(SMI)

La ligne 15 Sud* reliera la gare Pont de Sèvres, dans les Hauts-de-Seine, à la gare Noisy-Champs, en Seine-et-Marne et en Seine-Saint-Denis.

Suite à l'enquête publique qui s'est déroulée du 7 octobre au 18 novembre 2013, celle-ci a été déclarée d'utilité publique par le décret n° 2014-1607 du 24 décembre 2014.

Le démarrage des travaux de génie civil sur la ligne, prévu au printemps 2016, est conditionné par l'obtention de plusieurs autorisations administratives, au titre :

- du code de l'environnement (loi sur l'eau, demande de dérogation « espèces protégées », installations classées pour la protection de l'environnement...);
- du code forestier (défrichement...);
- et du code de l'urbanisme (permis de construire, de démolir, déclaration préalable...).

L'enquête publique qui se déroule du 26 octobre au 28 novembre 2015 porte à la fois sur la loi sur l'eau et sur les constructions des 16 gares de la ligne 15 Sud et du Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) de Vitry-sur-Seine.

Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) des trains pour la ligne 15 Sud, situé sur la commune de Champigny-sur-Marne, n'est pas inclus dans le périmètre de l'enquête publique loi sur l'eau et construction des gares et du SMI. Il fait en effet l'objet d'une demande d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Une enquête publique spécifique est prévue début 2016.

Les autres procédures réglementaires de la ligne 15 Sud sont actuellement en cours d'instruction auprès des services de l'État : dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ; dossier de demande d'autorisation de défrichement ; dossier de demande d'autorisation spéciale de travaux en site classé pour l'Île de Monsieur située à Sèvres, dans les Hauts-de-Seine.

* La ligne 15 Sud correspond à la ligne rouge sud du réseau de transport public du Grand Paris Express

34 communes sont concernées par l'enquête publique

HAUTS-DE-SEINE (92)	VAL-DE-MARNE (94)
Bagneux	Alfortville
Boulogne-Billancourt	Arcueil
Châtillon	<i>Bonneuil-sur-Marne</i>
Clamart	Bry-sur-Marne
Issy-les-Moulineaux	Cachan
Malakoff	Champigny-sur-Marne
<i>Meudon</i>	<i>Chevilly-Larue</i>
Montrouge	Choisy-le-Roi
<i>Saint-Cloud</i>	Créteil
Sèvres	<i>L'Hay-les-Roses</i>
Vanves	<i>Ivry-sur-Seine</i>
	Joinville-le-Pont
	Maisons-Alfort
	Villejuif
	Vitry-sur-Seine
	Villiers-sur-Marne
	Saint-Maur-des-Fossés
	<i>Santeny</i>
	<i>Thiais</i>
	<i>Valenton</i>

SEINE-SAINT-DENIS (93)	SEINE-ET-MARNE (77)
Émerainville	Champs-sur-Marne
	Noisy-le-Grand

• 25 communes, lieux d'enquête, accueillent les permanences de la commission d'enquête et mettent à votre disposition le dossier d'enquête et un registre dans le quel vous pouvez consigner vos remarques et avis.

• 9 communes sont concernées uniquement par un affichage légal en raison d'effets du projet sur certaines nappes souterraines (en italique dans le tableau ci-dessus).

Les modalités de l'enquête sont détaillées page 39.



POURQUOI UNE ENQUÊTE UNIQUE ?

Afin de respecter le calendrier de mise en service des différentes lignes du Grand Paris Express, et d'optimiser les délais de production et d'instruction des dossiers réglementaires, la Société du Grand Paris a mis en place une stratégie d'ordonnancement de ses demandes de procédures réglementaires. Avec l'accord des autorités préfectorales compétentes, celle-ci a pour objectif notamment de rationaliser le nombre de dossiers réglementaires et les différentes procédures, en les mutualisant par exemple, tout en assurant leur sécurité juridique.

C'est dans cette optique que l'État a souhaité mettre en œuvre une enquête publique unique au titre de la loi sur l'eau et au titre des constructions des 16 gares de la ligne 15 Sud et du SMI de Vitry-sur-Seine soumises à permis de construire. Celle-ci est par ailleurs prévue par le code de l'environnement (article L. 123-6) : « *Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique* ».

La loi sur l'eau

La loi sur l'eau codifiée aux articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement, vise à préserver les écosystèmes aquatiques et les zones humides, à protéger la qualité des eaux, et à préserver les écoulements naturels.

Le code de l'environnement prévoit ainsi que les installations, ouvrages, travaux et activités ayant une influence notable sur l'eau ou le fonctionnement des écosystèmes aquatiques font l'objet d'une procédure de déclaration ou d'autorisation préalable à leur mise en œuvre. Le type de procédure à mettre en œuvre dépend alors des effets du projet sur l'eau et les écosystèmes aquatiques.

Dans le cadre des projets de construction des lignes du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris est soumise à une demande d'autorisation, avec l'organisation d'une enquête publique.

Un arrêté d'autorisation est ensuite délivré par les préfets des départements concernés.



Les projets de constructions des gares et du SMI

La ligne 15 Sud comprend 16 gares : Arcueil-Cachan, Bagneux M4, Bry-Villiers-Champigny, Champigny Centre, Châtillon-Montrouge, Créteil l'Échat, Fort d'Issy-Vanves-Clamart, Issy RER, Le Vert de Maisons, Les Ardoines, Noisy-Champs, Pont de Sèvres, Saint-Maur-Créteil, Villejuif Institut Gustave-Roussy, Villejuif Louis-Aragon, Vitry Centre.

Le code de l'urbanisme prévoit que la construction de chacune de ces gares et du SMI de Vitry-sur-Seine doit être précédée de l'obtention d'un permis de construire délivré par le préfet du département concerné. En ce qu'ils font partie intégrante du projet d'infrastructure de la ligne 15 Sud, la construction de ses 16 gares et du SMI sont traités dans l'étude d'impact et font donc partie du périmètre de la présente enquête publique en vue de l'obtention des permis de construire requis.

LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le dossier de demande d'autorisation que vous trouverez en libre consultation dans le cadre de cette enquête publique (cf. lieux d'enquête en page 39) comporte plusieurs pièces dont le contenu est fixé par l'article R. 214-6 du code de l'environnement

L'étude d'impact (pièce B), qui porte sur la ligne 15 Sud, traite chacun des projets de construction des 16 gares et du SMI de Vitry-sur-Seine. Cette étude d'impact vaut document d'incidence au titre de la loi sur l'eau en application du V de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

S'agissant d'une enquête publique unique, le dossier d'enquête publique est complété par la présente note de présentation non technique du projet (article R. 123-7 du code de l'environnement).

Le dossier d'enquête publique comprend donc :

► Le présent dossier d'information

► Pièce A : Présentation du dossier loi sur l'eau

Cette pièce présente le dossier loi sur l'eau, les lieux où les travaux doivent être effectués, les principaux types d'ouvrage et leurs caractéristiques, les rubriques de la nomenclature concernées et enfin une notice d'incidence au titre de la loi sur l'eau.

► Pièces B : Étude d'impact

Le projet de construction des gares dans l'étude d'impact

Les enjeux environnementaux de chaque territoire concerné par le projet de construction d'une gare de la ligne 15 Sud sont étudiés et présentés par thématique dans la **pièce B.1** « État initial ».

La rubrique « Enjeux identifiés à l'issue de l'état initial », à partir de la page 693, propose une synthèse cartographique des enjeux à prendre en compte dans le projet.

Chaque projet de construction de gare et du SMI de la ligne 15 Sud fait l'objet dans la **pièce B.2** « Description du projet » de l'étude d'impact, d'une description spécifique : localisation, contexte urbain actuel, caractéristiques et fonctionnement de la gare, correspondance et mobilité, et le processus de sa construction. Des visuels sont présentés à titre indicatif.

Les effets liés à la construction et à l'exploitation des gares de la ligne 15 Sud sont analysés et présentés dans la **pièce B.3** « Analyse des impacts et présentation des mesures associées » au niveau de chaque thématique environnementale concernée. Pour faciliter la lecture du dossier, une synthèse cartographique est également proposée dans la rubrique « Synthèse des impacts et des mesures associées ».

Enfin, la **pièce B.4** « Résumé non technique » de l'étude d'impact reprend ces différents éléments avec un niveau de détail moindre afin de proposer une lecture simplifiée des enjeux et impacts de la ligne 15 Sud.

• Pièce B.1 : État initial

Ce document contient notamment :

- le contexte du projet et le cadre réglementaire ;
- la présentation des acteurs de l'étude d'impact ;
- un état initial sur l'ensemble des thématiques environnementales. Ce diagnostic a été réalisé sur la base de deux aires d'études selon le sujet étudié :
 - . Dans un périmètre de 500 mètres de part et d'autre du tracé préférentiel retenu pour les enjeux locaux ;
 - . À l'échelle du programme du Grand Paris Express pour certains enjeux.
- une évaluation des enjeux environnementaux à l'échelle du programme du Grand Paris Express.

• Pièce B.2 : Description du projet

Ce document contient notamment :

- une présentation des différents types d'ouvrages nécessaires à la future ligne de métro : gares, ouvrages de sécurité, tunnel, sites de maintenance, plates-formes fluviales pour l'évacuation des déblais et l'apport de matériaux de construction... ;
- une présentation détaillée de chaque gare, de chaque ouvrage de sécurité et du SMI avec une description du site d'implantation, des caractéristiques de l'ouvrage et des méthodes constructives retenues ;
- une présentation des variantes d'aménagement, et les raisons ayant conduit la Société du Grand Paris à retenir le projet présenté.

• Pièce B.3 : Analyse des impacts et présentation des mesures associées

Ce document contient notamment :

- l'analyse des impacts potentiels du projet sur l'environnement. Les différents sujets sont traités en application du principe de proportionnalité selon le niveau d'enjeux identifiés dans l'état initial. Les impacts directs, indirects, temporaires ou permanents sont étudiés ;
- la proposition de mesures spécifiques pour éviter, réduire, ou le cas échéant compenser les impacts identifiés. Pour faciliter la lecture du dossier, les mesures sont présentées de manière associée avec les impacts qu'elles concernent ;
- une évaluation des impacts à l'échelle du programme du Grand Paris Express.

• Pièce B.4 : Résumé non technique

Ce document reprend les principales informations et conclusions de l'étude d'impact, notamment :

- les enjeux environnementaux identifiés dans l'aire d'étude du projet, ou à une échelle plus large ;
- la description des ouvrages du projet ;
- Les principaux impacts du projet et les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces effets.

• Pièce B.5 : Annexes

Pour faciliter la lecture, certains éléments considérés comme techniques n'ont pas été intégrés dans leur totalité dans l'étude d'impact. Ils sont présentés dans les annexes suivantes :

- **annexe 1** : Gestion du risque inondation-modélisation de la Marne du pont de l'A4 à l'Île d'Amour et du Port de Bonneuil au pont de Maisons-Alfort ;
- **annexe 2** : Gestion du risque inondation-modélisation de la Seine du pont de Choisy au pont du Port à l'Anglais ;
- **annexe 3** : Gestion du risque inondation-modélisation de la Seine du pont du Garigliano à la passerelle de l'Avre ;
- **annexe 4** : Gestion des eaux souterraines-modélisation hydrogéologique de la boucle de Boulogne-Billancourt ;
- **annexe 5** : Gestion des eaux souterraines-modélisation hydrogéologique du territoire traversé par ligne 15 Sud entre les gares de Fort d'Issy - Vanves - Clamart et Champigny Centre ;
- **annexe 6** : Fiches de résultats détaillés des campagnes de mesures des niveaux de bruit, réalisées au niveau des secteurs d'aménagement des ouvrages annexes de la ligne 15 Sud ;
- **annexe 7** : Charte environnement des chantiers ;
- **annexe 8** : Document cadre sur la politique « Qualité Sécurité Environnement » ;
- **annexe 9** : Fiches sondages zones humides.

► Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la ligne 15 (rouge) et compléments apportés

Un avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a été rendu le 23 septembre 2015 sur la prise en compte de l'environnement dans le projet, et sur la qualité du dossier. La pièce comprend l'avis de l'Autorité environnementale et les informations complémentaires apportées par la Société du Grand Paris.

2

LE GRAND PARIS DES TRANSPORTS



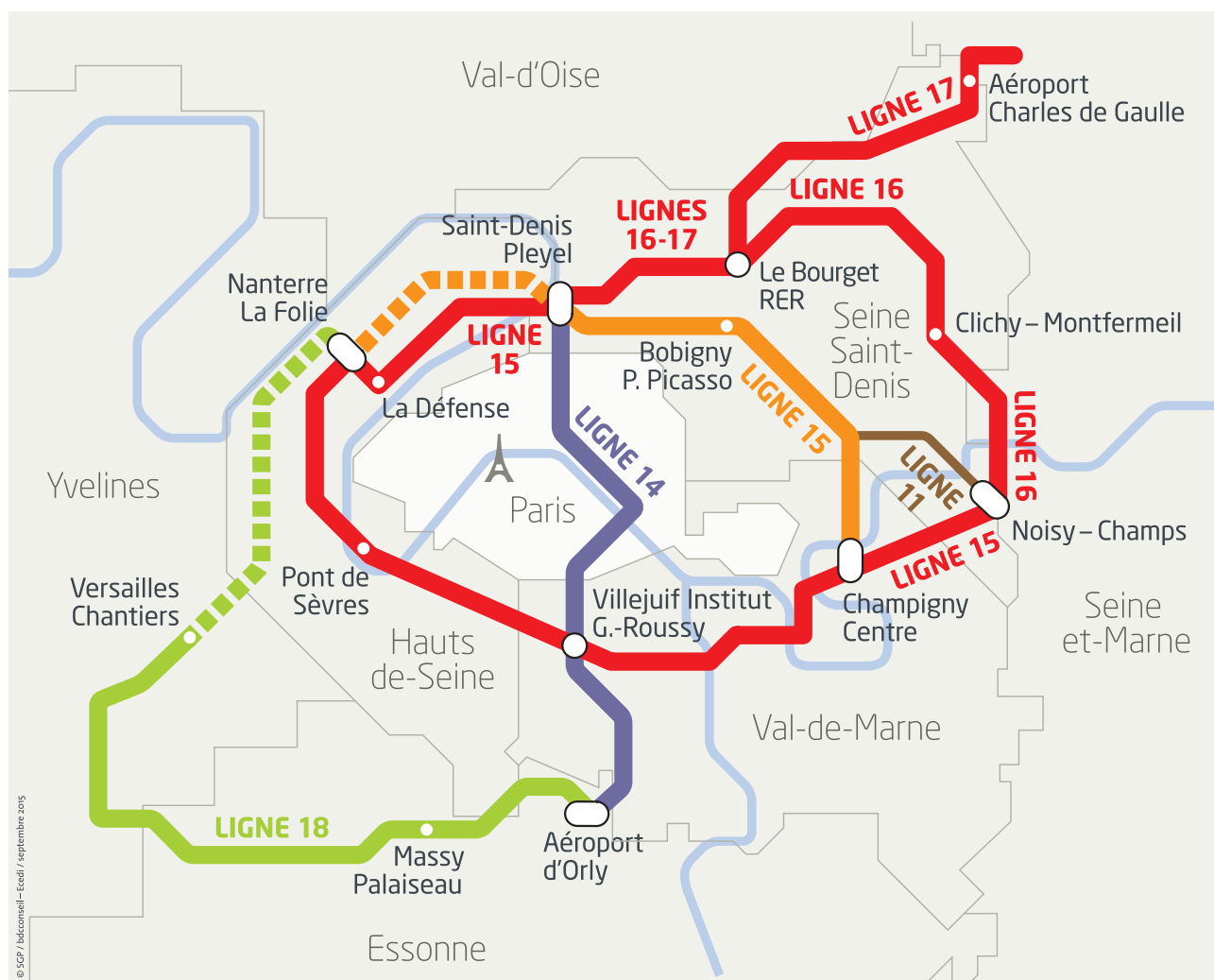
Le Grand Paris des transports répond à une démarche d'amélioration des transports franciliens : il prévoit la modernisation des transports existants et la réalisation d'un nouveau métro automatique, le Grand Paris Express.

LE GRAND PARIS EXPRESS

Le Grand Paris Express est un projet stratégique pour le devenir de l'Île-de-France : il vise à améliorer la vie quotidienne des habitants, à favoriser l'égalité des territoires franciliens, en renforçant le développement urbain de l'agglomération, et à favoriser l'attractivité de la région capitale dans la compétition mondiale des grandes métropoles.

Le Grand Paris Express doit ainsi permettre de :

- ▶ décongestionner les principales lignes de transport en commun existantes par la création d'une offre nouvelle en rocade ;
- ▶ réduire la congestion et la pollution automobiles ;
- ▶ soutenir le développement économique de la région Île-de-France et contribuer ainsi à la compétitivité du pays, en mettant en relation les grands pôles d'emploi et les bassins de vie ;
- ▶ désenclaver les secteurs les moins bien desservis du cœur d'agglomération et permettre une meilleure accessibilité aux grands équipements, lieux de loisirs et lieux d'études de la région.



200 km de lignes de métro automatique seront créées ;

68 nouvelles gares

relieront les pôles du Grand Paris, les 3 aéroports et les gares TGV ;

2 millions de voyageurs

emprunteront chaque jour ce nouveau réseau ;

4 nouvelles lignes

de métro automatique seront réalisées

et **2 lignes** de métro seront

prolongées :

- **la ligne 15 (rouge et orange) :** nouvelle ligne de métro en rocade proche de Paris ;
- **les lignes 16, 17 (rouges) et 18 (verte) :** nouvelles lignes de métro desservant des territoires en développement ;
- **les lignes 11 et 14 (bleue) :** prolongements de lignes de métro existantes.

L'ensemble de ces lignes seront mises en service entre 2019 et 2030.

LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Établissement public de l'État, la Société du Grand Paris (SGP) est chargée de la conception et de la réalisation du Grand Paris Express (GPE), futur métro automatique du Grand Paris.

Conformément aux décisions du Gouvernement, la Société du Grand Paris contribue au plan de mobilisation pour les transports de la région Île-de-France à hauteur de 2,450 milliards d'euros, dont 1 milliard pour le prolongement du RER E à l'ouest (Éole) et 1,450 milliard pour d'autres opérations (modernisation des RER, prolongements des lignes 11 et 14). En complément, la Société du Grand Paris contribue à hauteur de 450 millions d'euros à la mise en œuvre des interconnexions avec le réseau de transport en commun existant.

Enfin, la Société du Grand Paris peut aussi être aménageur dans les quartiers des futures gares du Grand Paris Express.

3

LA LIGNE 15 SUD

Avec 33 kilomètres en souterrain, la ligne 15 Sud relie 16 gares de Pont de Sèvres à Noisy-Champs. Sa mise en service est prévue en 2022.



LE TRACÉ ET LES TEMPS DE PARCOURS

- ▶ Entre Saint-Maur - Créteil et Roissy : **45 minutes** contre 1 h 05* aujourd'hui.
- ▶ Entre Pont de Sèvres et Noisy - Champs : **35 minutes** contre 1 h 05* aujourd'hui.
- ▶ Entre Champigny Centre et Issy RER : **27 minutes** contre 1 h 26* aujourd'hui.
- ▶ Entre Vitry Centre et La Défense : **30 minutes** contre 1 heure* aujourd'hui.

* durée indicative d'un trajet effectué en transports en commun

La ligne 15 Sud en quelques chiffres

Plus d'**1 million** d'habitants concernés

22 communes
desservies sur 4 départements

33 km de tracé en souterrain

16 gares en correspondance
avec RER, métro ou tramway

Un investissement
de **5,7 milliards** d'euros

300 000 voyageurs quotidiens

Une mise en service prévue en **2022**

LA LIGNE 15, UNE ROCADE DE 75 KM AUTOUR DE PARIS

Le tronçon entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs (ligne 15 Sud) fait partie de la ligne 15, future ligne de métro en rocade autour de Paris. D'une longueur de 75 km environ, la ligne 15 traverse les trois départements de proche couronne. Outre sa partie au Sud de Paris, elle est composée de deux autres tronçons :

- la ligne 15 Est, desservant 11 gares supplémentaires entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre, pour un temps de trajet de 25 minutes : ce tronçon de 23 km sera mis en service à l'horizon 2025 pour la partie située entre Saint-Denis Pleyel et Rosny - Bois-Perrier, et à l'horizon 2030 pour la partie située entre Rosny - Bois-Perrier et Champigny Centre ;
- la ligne 15 Ouest, desservant 9 gares supplémentaires entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel, pour un temps de trajet de 25 minutes également : ce tronçon de 20 km sera mis en service à l'horizon 2025 pour la partie située entre Pont de Sèvres et Nanterre La Folie, et à l'horizon 2027 pour la partie située entre Nanterre La Folie et Saint-Denis Pleyel.

LE SERVICE PROPOSÉ

Un métro automatique sans conducteur

Le mode automatique permet un déplacement des trains de manière autonome et sûre pour une qualité de service optimale.

⌚ RÉGULARITÉ

Un train toutes les 2 minutes aux heures de pointe (à terme).

♿ ACCESSIBILITÉ ET CONFORT

Accessible aux personnes à mobilité réduite, chaque train pourra accueillir près de 1 000 voyageurs et s'arrêtera dans toutes les gares.

🚆 PERFORMANCE

Les trains rouleront à une vitesse moyenne de 55 km /h.

🌙 FLEXIBILITÉ

L'automatisation offrira plus de souplesse et de réactivité pour l'exploitation de la ligne (prolongement le soir...).

Le Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) de Vitry-sur-Seine

Ce site industriel, relié à la ligne 15 par un tunnel d'une longueur de 1,3 km, permettra aux techniciens d'assurer la maintenance et l'entretien des rails, des voies, des caténaires, des portes palières, des systèmes d'information voyageurs... À terme, cette installation d'une superficie de 4 hectares permettra de générer près de 450 emplois dans la ville de Vitry-sur-Seine.

Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de la ligne

Le Site de Maintenance et de Remisage de la ligne 15 Sud sera située sur la commune de Champigny-sur-Marne. Assurant 60 % de la maintenance des matériels roulants, il comprendra également le Poste de Commandement Centralisé (PCC).

Véritable centre névralgique du système, c'est par lui que transiteront demain les informations relatives à l'exploitation et à la supervision de la ligne 15.

Le SMR n'est pas inclus dans le périmètre de l'enquête publique loi sur l'eau et construction des gares et du SMI. Il fait en effet l'objet d'une demande d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Une enquête publique spécifique est prévue début 2016.



LE CALENDRIER

	DE SEPTEMBRE 2010 À JANVIER 2011	DE JUIN 2011 À MAI 2012	DU 13 SEPTEMBRE AU 15 NOVEMBRE 2012	DU 7 OCTOBRE AU 18 NOVEMBRE 2013	DÉBUT 2015	2022
DIALOGUE	Débats publics et naissance du Grand Paris Express	Élaboration du projet avec les collectivités locales et les autres partenaires	Nouvelle étape de réunions publiques	Enquête publique puis déclaration d'utilité publique 24 décembre 2014	Information et échanges continus avec les collectivités locales et les riverains pendant les travaux	
ÉTUDES & CHANTIERS		Concertation continue avec les collectivités locales, les partenaires et le grand public				
		Études techniques et de préparation des travaux			Travaux et essais	Mise en service

LES PREMIERS TRAVAUX SUR LA LIGNE 15 SUD

Les travaux préparatoires de la ligne 15 Sud ont débuté en mars 2015. Il s'agit de la première étape du chantier, avant les futures opérations de génie civil, c'est-à-dire de construction des infrastructures du métro.

Ils consistent, d'une part, à déplacer des réseaux existants (gaz, électricité, télécom, eau...) à proximité des futurs ouvrages du métro (gares et ouvrages annexes) et, d'autre part, à reconnaître le terrain pour optimiser les méthodes de construction.

Ce sont ainsi 11 sites sur les 16 des futures gares de la ligne 15 Sud qui sont entrés en phase de travaux préparatoires.



LE DIALOGUE

Depuis l'origine du projet, la Société du Grand Paris a organisé une concertation continue avec les collectivités et les habitants afin de recueillir leurs avis sur le métro du Grand Paris.

Sur la ligne 15 Sud, près de 140 réunions (comités techniques et de pilotages) se sont tenues avec les élus et partenaires.

Pour associer les habitants, la Société du Grand Paris a également organisé 21 réunions publiques d'information et d'échanges du 13 septembre au 15 novembre 2012 dans le cadre d'une concertation renforcée. Plus de 1 700 questions et avis ont été émis et pris en considération.

L'enquête publique qui s'est déroulée du 7 octobre au 18 novembre 2013, sur l'ensemble de la ligne a permis de recueillir plus de 700 remarques et observations. Le projet de la ligne 15 Sud a été déclaré d'utilité publique le 24 décembre 2014.

La Société du Grand Paris poursuit le dialogue avec le public pendant toute la durée du chantier avec notamment la mise en place de réunions de quartier mais aussi la présence d'agents de proximité sur le territoire.

4

LES IMPACTS DU PROJET SUR LES MILIEUX AQUATIQUES ET EAUX SOUTERRAINES

Les impacts sur l'écosystème aquatique représentent l'un des principaux enjeux environnementaux de la réalisation du Grand Paris Express.

LES EAUX DE SURFACE

La construction des ouvrages émergents comme les gares, les ouvrages de sécurité ou encore les sites de maintenance des infrastructures nécessitent de prendre en compte les eaux de surface. Ainsi, chacun des ouvrages fait l'objet d'une gestion adaptée de l'eau pluviale, que ce soit en phase chantier ou en phase d'exploitation. La Société du Grand Paris prévoit notamment l'aménagement de bassins de stockage et la création de dispositifs de dépollution pour assurer des rejets qui respectent les réglementations locales.

Certains ouvrages de la ligne 15 Sud, comme les gares de Pont de Sèvres et de Vert de Maisons ou l'ouvrage de sécurité sur l'Île de Monsieur, situés à proximité de la Seine ou de la Marne, sont soumis à un risque d'inondation. Ces constructions font donc l'objet de dispositions spécifiques de construction et d'aménagement afin de résister à des phénomènes de crue et de ne pas augmenter les risques pour les zones limitrophes.

Le développement de plateformes fluviales permettra, par ailleurs, une évacuation de déblais liés au creusement du tunnel et de certains ouvrages en limitant les nuisances. Pour compenser les impacts liés à l'implantation de ces ouvrages fluviaux sur des frayères (zones de reproduction de poissons) existantes, il est notamment prévu la requalification de berges au niveau de l'Île de Monsieur, elles favoriseront le développement de la biodiversité, et contribueront au cadre du site.

LES EAUX SOUTERRAINES

La construction des ouvrages en souterrain peut avoir des impacts sur les nappes d'eaux souterraines, sur leur qualité et leur fonctionnement. Afin de réaliser un état des lieux du territoire concerné par le projet, des sondages et des prélèvements ont été effectués sur la totalité du tracé.

Des études hydrogéologiques ont conduit à retenir les méthodes constructives les plus adaptées pour éviter les effets sur les nappes souterraines, il s'agit notamment du recours à la technique des parois moulées pour la construction des ouvrages émergents, et au tunnelier pour la partie souterraine de l'infrastructure.

L'ensemble des informations sur les enjeux environnementaux du territoire concerné par la construction de la ligne 15 Sud est présenté dans la pièce B.1 « État initial » de l'étude d'impact. L'analyse des impacts liés à la réalisation de la ligne et les mesures prévues pour assurer l'intégration environnementale du projet sont indiquées dans la pièce « B.3 Analyse des impacts et présentation des mesures associées ».

Enfin, pour retrouver une synthèse de l'ensemble des informations de l'étude d'impact, vous pouvez prendre connaissance de la pièce B.4 « Résumé non technique ».

5

LES 16 GARES ET SMI

► GARE PONT DE SÈVRES

LOCALISATION

La gare de Pont de Sèvres est située au Sud-Ouest de la commune de Boulogne-Billancourt, au bord de la rive droite de la Seine, entre le pont de Sèvres et le pont Renault. L'axe de la gare est parallèle à la Seine, sous le quai George Gorse (RD1).

CORRESPONDANCES

M 9, T 2, bus

PROFONDEUR DES QUAIS

28 m

PROJETS URBAINS

Réaménagement de la gare routière et de la tête du Pont de Sèvres, Passerelle d'accès vers l'Île Seguin et la Cité musicale, réhabilitation des tours General Electrics, ZAC Trapèze.

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

95 000 voyageurs

TEMPS DE PARCOURS

Pont de Sèvres <> Châtillon-Montrouge 7 minutes
contre 45 minutes aujourd'hui

Pont de Sèvres <> Noisy-Champs 37 minutes
contre 1 h 13 aujourd'hui

ARCHITECTE

Jean-Marie Duthilleul



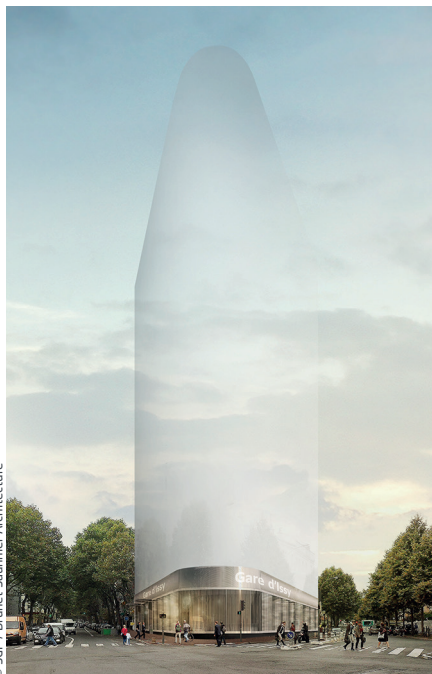
« La gare est au bord de la Seine, à tel point qu'elle soutient le fleuve, c'est une situation extraordinaire. Il fallait, en sortant du métro sur les berges, voir le miroitement de la lumière, les reflets de l'eau ».

« Nous avons pu creuser un jardin des profondeurs au niveau du métro. C'est un véritable jardin, il y a même un bistrot dedans ! ».

Jean-Marie Duthilleul, architecte de la gare



► GARE ISSY RER



© SGP / Brunet Saunier Architecture

LOCALISATION

La gare Issy RER se situe à l'Ouest du centre d'Issy-les-Moulineaux, dans le quartier Val de Seine / Les Arches. Elle est implantée au croisement de la rue Aristide Briand au Nord, de l'avenue de Verdun au sud et de la place Léon Blum à l'Est.

CORRESPONDANCES

bus

PROFONDEUR DES QUAIS

21,7 m

PROJETS URBAINS

Immeuble de logements et activités en surplomb de la gare (projet connexe) et réaménagement parking Garibaldi, ZAC Léon Blum de 20 hectares.

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

150 000 voyageurs

TEMPS DE PARCOURS

Issy RER <> Noisy-Champs 33 minutes contre 1 h 05 aujourd'hui

Issy RER <> Les Ardoines 17 minutes contre 1 h 05 aujourd'hui

ARCHITECTE

Jérôme Brunet / Brunet Saunier Architecture

« Nous avons travaillé l'émergence comme une nef de cathédrale, dans l'idée de capter la lumière naturelle pour la faire pénétrer au plus profond. La mise en scène du passage de l'ombre à la lumière, du profond à la surface est fascinante pour un architecte ».

« La gare est conçue avec générosité. Dans l'espace, la simplicité des parcours, la profusion de lumière naturelle. Elle est aussi un excellent catalyseur qui amorce une nouvelle urbanité ».

Jérôme Brunet, architecte de la gare



► GARE FORT D'ISSY – VANVES – CLAMART

LOCALISATION

La gare de Fort d'Issy-Vanves-Clamart est localisée au centre-ville de Clamart, au droit de la gare Transilien, à proximité immédiate des communes de Vanves au Nord-Est, Malakoff au Sud-Est et Issy-les-Moulineaux au Nord.

CORRESPONDANCES

Transilien N,
prolongement  

PROFONDEUR DES QUAIS

26 m

PROJETS URBAINS

2 projets de la ville à l'Est des voies du Transilien, et projet de Tramway n°10.

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

50 000 voyageurs

TEMPS DE PARCOURS

Fort d'Issy-Vanves-Clamart <> Bagneux M4 4 minutes
contre 45 minutes aujourd'hui

Fort d'Issy-Vanves-Clamart <> Créteil l'Échat 19 minutes
contre 1 heure aujourd'hui

ARCHITECTE

Philippe Gazeau



© SGP / Philippe Gazeau

« C'est une gare très particulière puisqu'elle va se glisser sous le Transilien, on crée une vraie rue intérieure, un passage couvert dans la tradition urbaine. »

« L'espace intérieur de la gare articule l'espace urbain et va faciliter la vie des quartiers disposés de part et d'autre de la voie ferrée, cela va relier les villes entre elles ».

Philippe Gazeau, architecte de la gare



► GARE CHÂTILLON – MONTROUGE



« La gare Châtillon Montrouge est un projet passionnant. Il s'agit de relier, créer les conditions de l'urbanité dans un territoire aux confins de plusieurs communes ».

« Nous voulons valoriser la profondeur, la rendre tellurique, jouer sur une matière qui mobilise des veines cristallines ».

David Trottin, architecte de la gare

LOCALISATION

La gare sera construite sur l'actuelle gare routière de Châtillon, un site bordé par des voies de circulation à fort trafic : l'avenue Jean Jaurès à l'Est, l'avenue Marx Dormoy au Nord et l'avenue Pierre Brossolette à l'Ouest. Il est bordé au Sud par le faisceau de voies ferrées.

CORRESPONDANCES

Ⓜ 13, Ⓣ 6, bus

PROFONDEUR DES QUAIS

30,3 m

PROJETS URBAINS

Immeuble en surplomb du bâtiment gare (projet connexe). Réaménagement de la gare routière et création d'un troisième quai pour la ligne 13 du métro.

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

95 000 voyageurs

TEMPS DE PARCOURS

Châtillon-Montrouge <> Bagneux 2 minutes
contre 25 minutes aujourd'hui

Châtillon-Montrouge <> Noisy-Champs 29 minutes
contre 59 minutes aujourd'hui

ARCHITECTE

David Trottin / Périphériques



► GARE BAGNEUX M4

LOCALISATION

La gare de Bagneux se trouve au Nord de la ville, à l'intersection des avenues Henri Barbusse et Pasteur, à la porte d'entrée de la future ZAC Victor Hugo, et à proximité de la future station de métro M4.

CORRESPONDANCES

Ⓜ 4 prolongement
en construction, bus

PROFONDEUR DES QAIS

38,4 m

PROJETS URBAINS

Projets immobiliers à proximité de la gare (projets connexes en illustration ci-contre).

ZAC Victor Hugo et prolongement de la ligne 4 du métro.

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

60 000 voyageurs

TEMPS DE PARCOURS

Bagneux M4 <> Fort d'Issy-Vanves-Clamart 4 minutes
contre 45 minutes aujourd'hui

Bagneux M4 <> Aéroport d'Orly 17 minutes
contre 54 minutes aujourd'hui

ARCHITECTE

Marc Barani / Atelier Barani



« On souhaite faire sentir chaque étape de la descente vers les trains, ce sera une expérience visuelle mais aussi corporelle ».

« Au niveau des quais, des dispositifs lumineux avec des bandeaux qui changent de couleur illuminent la gare au moment où arrive la rame ».

Marc Barani, architecte de la gare



GARE ARCUEIL – CACHAN



© SGP / Arthème Associés

« Nous avons choisi un matériau identitaire, la terre cuite, utilisée dans toute la gare et nous avons fait le choix d'une géométrie forte et affirmée, d'une symétrie la plus simple possible ».

« Il faut animer les parcours, que le voyageur se sente acteur de son déplacement, de façon intuitive et ne soit plus guidé de façon linéaire comme auparavant ».

Jean-Pierre Vaysse, architecte de la gare

LOCALISATION

Au Nord-Est de Cachan, la gare est positionnée à l'angle des avenues Carnot et Léon Eyrolles, le long des voies du RER B.

CORRESPONDANCES

, bus

PROFONDEUR DES QUAIS

24,9 m

PROJETS URBAINS

Immeubles en surplomb de la gare et sur son côté Est.

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

95 000 voyageurs

TEMPS DE PARCOURS

Arcueil-Cachan <> Créteil l'Échat 14 minutes
contre 54 minutes aujourd'hui

Arcueil-Cachan <> Fort d'Issy-Vanves-Clamart 6 minutes
contre 36 minutes aujourd'hui

ARCHITECTE

Jean-Pierre Vaysse / Ar-thème Associés



► GARE VILLEJUIF INSTITUT G.-ROUSSY

LOCALISATION

La gare de Villejuif Institut Gustave-Roussy se situe à l'Ouest de la commune de Villejuif, au niveau du Parc Départemental des Hautes Bruyères et à proximité de l'Institut Gustave-Roussy. Elle s'inscrit dans la future ZAC Campus Grand Parc.

CORRESPONDANCES

🚇 M14, L14 Sud du Grand Paris Express, bus

PROFONDEUR DES QUAIS

48,4 m (L15 Sud)
36,4 m (L14 Sud)

PROJETS URBAINS

ZAC Campus Grand Parc.

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

100 000 voyageurs

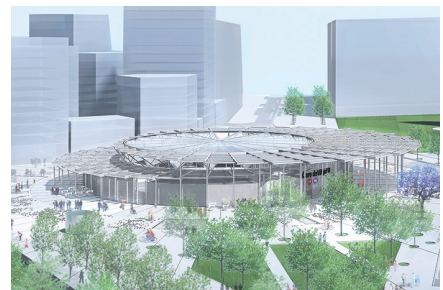
TEMPS DE PARCOURS

Villejuif Institut Gustave-Roussy <> Créteil l'Échat 12 minutes
contre 48 minutes aujourd'hui

Villejuif Institut Gustave-Roussy <> Arcueil-Cachan 2 minutes
contre 13 minutes aujourd'hui

ARCHITECTE

Dominique Perrault / Dominique Perrault Architecture

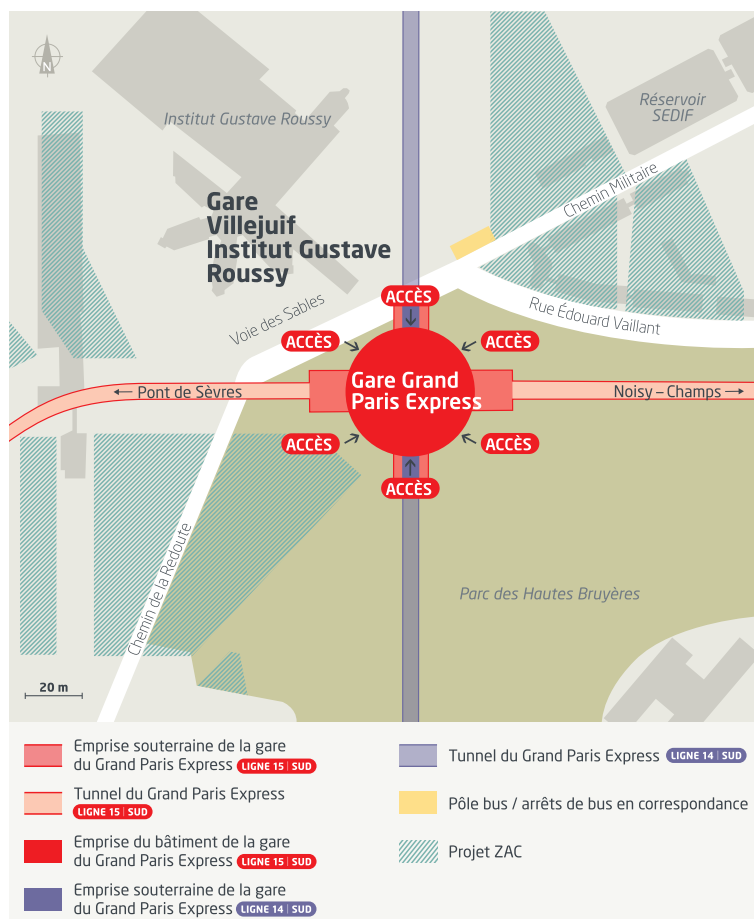


© SGP / Dominique Perrault Architecture

« Ce très grand projet fait partie d'une « structuration » d'un nouveau territoire du Grand Paris, c'est la transformation de la ville en métropole et de la banlieue en ville ».

« Un espace de 30 m restera évidé à l'intérieur du cylindre qui accueille balcons et escalators. Cet espace sera ventilé naturellement et le voyageur sera en contact direct avec l'air ambiant et la lumière naturelle ».

Dominique Perrault, architecte de la gare



► GARE VILLEJUIF LOUIS-ARAGON



© SGP / Philippe Gazeau

« La gare Villejuif Louis-Aragon est un cas exemplaire de ce que pourrait devenir un vrai pôle multimodal urbain. Le premier enjeu est de réussir ce pôle multimodal ».

« Une grande halle vitrée permet, quand on est dans la rue, de voir au plus profond de la gare et, quand on est dans la gare, de voir le monde de la rue, l'activité humaine. La gare est un lieu de porosité, d'échanges ».

Philippe Gazeau, architecte de la gare

LOCALISATION

La gare se situe au Sud-Est de la commune de Villejuif, au Nord de l'îlot dit Aragon, à l'intersection des avenues de Stalingrad et Louis Aragon et du boulevard Maxime Gorki. Le site est à proximité du centre-ville, de la ZAC Aragon et de l'hôpital Guiraud.

CORRESPONDANCES

Ⓜ 7, Ⓣ 7, bus

PROFONDEUR DES QUAIS

28,6 m

PROJETS URBAINS

Immeuble en partie au-dessus de la gare (projet connexe) et Réaménagement de l'îlot Aragon.

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

55 000 voyageurs

TEMPS DE PARCOURS

Villejuif Louis-Aragon < > Les Ardoines RER Ⓢ 5 minutes contre 35 minutes aujourd'hui

Villejuif Louis-Aragon < > Le Vert de Maisons RER Ⓢ 7 minutes contre 42 minutes aujourd'hui

ARCHITECTE

Philippe Gazeau



► GARE VITRY CENTRE

LOCALISATION

Construite au niveau du parc du Coteau – Marcel-Rosette, à l'intersection de la rue Édouard Tremblay et de l'avenue Maximilien Robespierre, la gare Vitry Centre sera située en centre-ville, à proximité de l'Hôtel-de-Ville et du Mac / Val.

CORRESPONDANCES

🚇, bus

PROFONDEUR DES QAIS

19 m

PROJETS URBAINS

Requalification rue de Tremblay et passerelle piétonne avenue Robespierre.

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

50 000 voyageurs

TEMPS DE PARCOURS

Vitry Centre <> Pont de Sèvres 17 minutes contre 1 h 10 aujourd'hui

Vitry Centre <> Champigny Centre 11 minutes contre 1 h 20 aujourd'hui

ARCHITECTE

Frédéric Neau / Atelier d'architecture King Kong

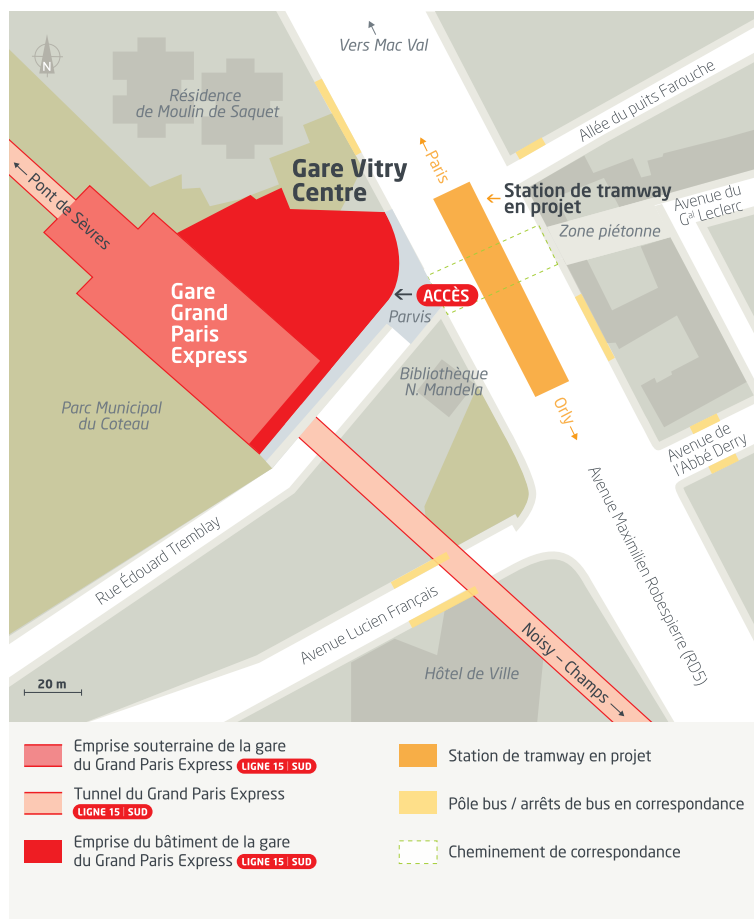


© SGP / Atelier d'architecture King Kong

« Nous nous sommes posé la question de ce qu'était un nouveau métro, de ce que l'on pouvait apporter aux usagers. Il ne faut pas faire de simples stations ».

« En osmose avec le parc, l'entrée de la gare apparaît sous une grande voûte végétalisée, comme si le sol se soulevait ».

Frédéric Neau, architecte de la gare



► GARE LES ARDOINES



© SGP / Valode & Pistre

« Nous partons d'une structure de voile de béton perforé qui, au fur et à mesure qu'il s'élève, se transforme, s'allège et devient comme une dentelle ».

« Cette gare est le résultat d'un enjeu urbain considérable sur un territoire en profonde mutation. Elle est le germe d'un nouveau quartier qui va formidablement se densifier ».

Denis Valode, architecte de la gare

LOCALISATION

La gare des Ardoines est implantée à Vitry-sur-Seine à proximité du Technicentre Paris Rive Gauche, un important centre de maintenance RER de la SNCF. Elle se situe à l'Ouest des voies ferrées, dans le prolongement de la rue du Bel Air.

CORRESPONDANCES

RER C, TZEN 5, bus

PROFONDEUR DES QUAIS

28,8 m

PROJETS URBAINS

ZAC des Ardoines, Gare SNCF, Franchissement urbain et TZEN, mise à 6 voies de la gare du réseau ferré national.

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

95 000 voyageurs

TEMPS DE PARCOURS

Les Ardoines <> Issy RER 17 minutes contre 1 h 05 aujourd'hui

Les Ardoines <> Bry-Villiers-Champigny 12 minutes contre 1 h 05 aujourd'hui

ARCHITECTE

Denis Valode / Valode & Pistre



► GARE LE VERT DE MAISONS

LOCALISATION

La gare du Vert de Maisons, s'inscrit le long des voies ferrées à la frontière entre Maisons-Alfort et Alfortville. Deux parvis la constitueront de chaque côté des voies, la rénovation du passage sous voies et du bâtiment voyageur SNCF permettant une continuité des accès à la gare.

CORRESPONDANCE



PROFONDEUR DES QAIS

37 m

PROJETS URBAINS

Immeuble de bureaux en surplomb du bâtiment voyageurs (projet connexe).

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

90 000 voyageurs

TEMPS DE PARCOURS

Le Vert de Maisons <> Châtillon-Montrouge 15 minutes contre 1 heure aujourd'hui

Le Vert de Maisons <> Bry-Villiers-Champigny 9 minutes contre 1 heure aujourd'hui

ARCHITECTE

Denis Valode / Valode & Pistre

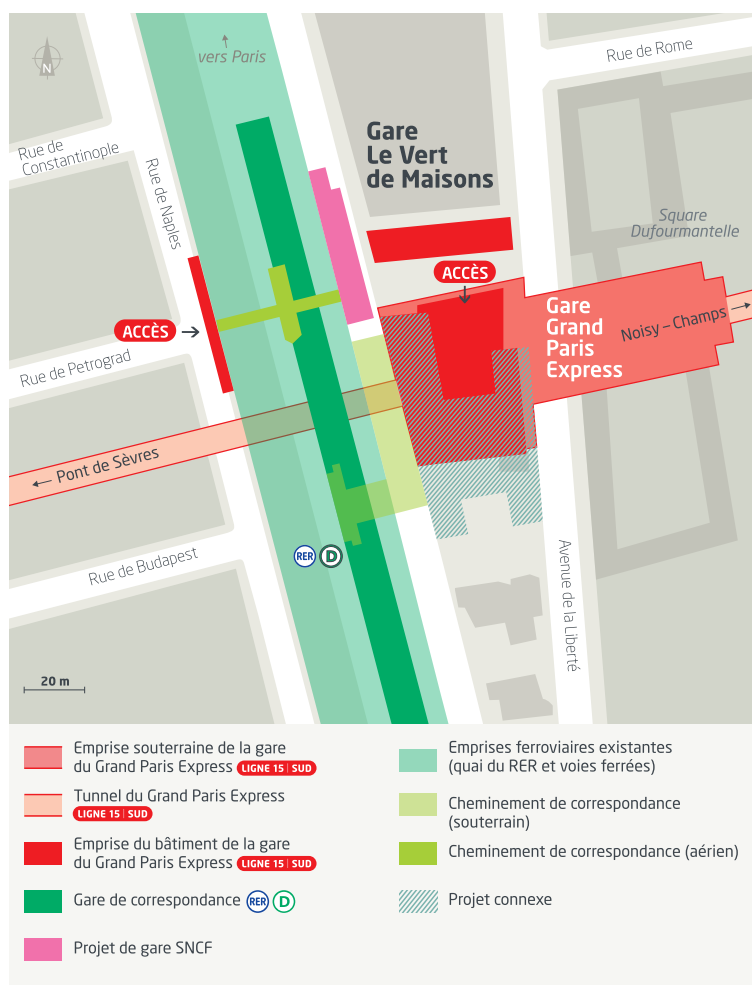


© SGP / Valode & Pistre

« Vert de Maisons est une gare très profonde. On a créé une grande cavité qui va en s'élargissant. Les volumes augmentent progressivement, se dilatent. C'est comme un espace naturel excavé dans le sol, avec le jeu de la lumière sur ces pans d'espace géologique ».

« La gare se situe à cheval entre Alfortville et Maisons-Alfort. On crée une place, un lieu nouveau et fédérateur pour les deux communes ».

Denis Valode, architecte de la gare



► GARE CRÉTEIL L'ÉCHAT



© SGP / ANMA

« La gare de Créteil l'Échat est une des rares gares peu profondes du réseau, la lumière naturelle y joue un rôle essentiel ».

« Le toit de la gare, nous l'avons travaillé comme un origami, la pièce maîtresse d'un puzzle. Cette pièce maîtresse entoure une place publique qui reconnecte des flux disparates et des formes architecturales existantes ou à venir ».

Cyril Trétout, architecte de la gare

LOCALISATION

La gare de Créteil l'Échat est un trait d'union entre les différents quartiers de Créteil, elle se situe en bordure du quartier de l'Échat, en face de l'Hôpital Henri Mondor, au pied de la Dalle Ébouée.

CORRESPONDANCES

Ⓜ 8, bus

PROFONDEUR DES QUAIS

21,3 m

PROJETS URBAINS

Programme mixte de logements (libres et étudiants) et de bureaux. Réaménagement de la gare RATP, création d'un lien de ville souterrain sous les voies de la ligne 8 du métro, réaménagement des rues Gustave Eiffel et Albert Einstein, reconfiguration de la gare routière, projets du CHU Henri Mondor (création d'un parking et d'un nouveau bâtiment de réanimation).

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

90 000 voyageurs

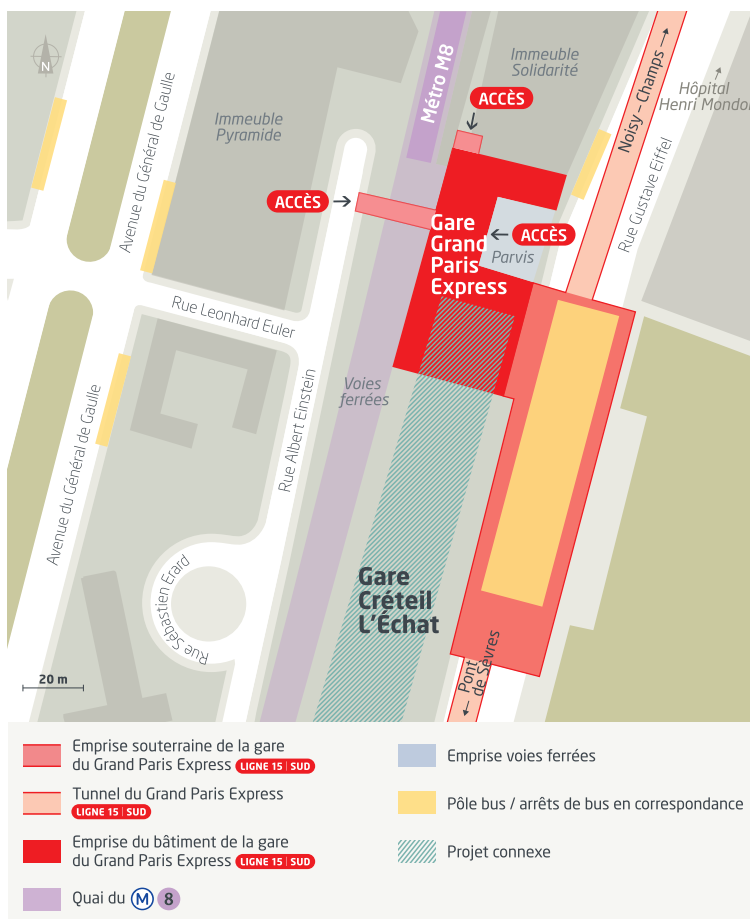
TEMPS DE PARCOURS

Créteil l'Échat <> Aéroport d'Orly 23 minutes contre 1 heure aujourd'hui

Créteil l'Échat <> Vitry Centre 6 minutes contre 31 minutes aujourd'hui

ARCHITECTE

Cyril Trétout / ANMA



► GARE SAINT-MAUR – CRÉTEIL

LOCALISATION

Gare la plus profonde de France, Saint-Maur-Créteil s'implante sur la place du marché de Saint-Maur en correspondance avec le RER A.

CORRESPONDANCES

RER A, bus

PROFONDEUR DES QAIS

51,6 m

PROJETS URBAINS

Projet de bureaux situés de part et d'autre de la gare Grand Paris Express sur le parvis.

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

45 000 voyageurs

TEMPS DE PARCOURS

Saint-Maur-Créteil <> Champigny Centre 3 minutes
contre 24 minutes aujourd'hui

Saint-Maur-Créteil <> Issy RER 24 minutes
contre 1 h 05 aujourd'hui

ARCHITECTE

Cyril Trétout / ANMA



© SGP / ANMA



« L'entrée se situe sur une place où un marché a lieu deux fois par semaine. Nous avons voulu garder cette ambiance de halle avec les fruits et légumes, les parfums, les couleurs ».

« La gare est comme un grand disque lumineux posé là, simplement, au-dessus d'un profond cylindre ».

Cyril Trétout, architecte de la gare

► GARE CHAMPIGNY CENTRE



© SGP / Agence Richez Associés

« La gare de Champigny Centre se situe en bordure de la Marne, c'est un cadre géographique tout à fait essentiel et j'ose dire magique ».

« Au-dessus du bâtiment, une tour va signaler la gare, cette nouvelle centralité, ce point d'attraction pour les Champinois ».

Thomas Richez, architecte de la gare

LOCALISATION

La gare de Champigny Centre est la gare de l'interopérabilité. Constituée de deux boîtes gares ligne 15 Sud et ligne 15 Est juxtaposées, cette gare est une des clés du système de transport du Grand Paris.

CORRESPONDANCES

L15 Est du Grand Paris Express, bus

PROFONDEUR DES QUAIS

19,6 m

PROJETS URBAINS

Tour signal en surplomb du bâtiment voyageur (projet connexe).

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

48 000 voyageurs

TEMPS DE PARCOURS

Champigny Centre <> Vitry Centre 11 minutes
contre 1 h 20 aujourd'hui

Champigny Centre <> Fort d'Issy-Vanves-Clamart 24 minutes
contre 1 h 30 aujourd'hui

ARCHITECTE

Thomas Richez / Agence Richez Associés



► GARE BRY – VILLIERS – CHAMPIGNY

LOCALISATION

La gare de Bry-Villiers-Champigny est implantée à l'intersection de Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne. Elle se situe à l'Ouest du pont de la RD 10 et au nord des voies du RER E.

CORRESPONDANCES

 RER E, Transilien P, Altival, bus

PROFONDEUR DES QAIS

23 m

PROJETS URBAINS

Bâtiment en surplomb de la gare (projet connexe)
ZAC des Simonettes Nord, gare des trois communes RFF,
ouvrage d'art du TCSP Altival, redressement de la RD 10,
ZAC Marne-Europe.

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

55 000 voyageurs

TEMPS DE PARCOURS

Bry-Villiers-Champigny <> Villejuif Institut Gustave-Roussy 18 minutes
contre 1 h 25 aujourd'hui

Bry-Villiers-Champigny <> Saint-Maur-Créteil 5 minutes
contre 30 minutes aujourd'hui

ARCHITECTE

Thomas Richez / Agence Richez Associés

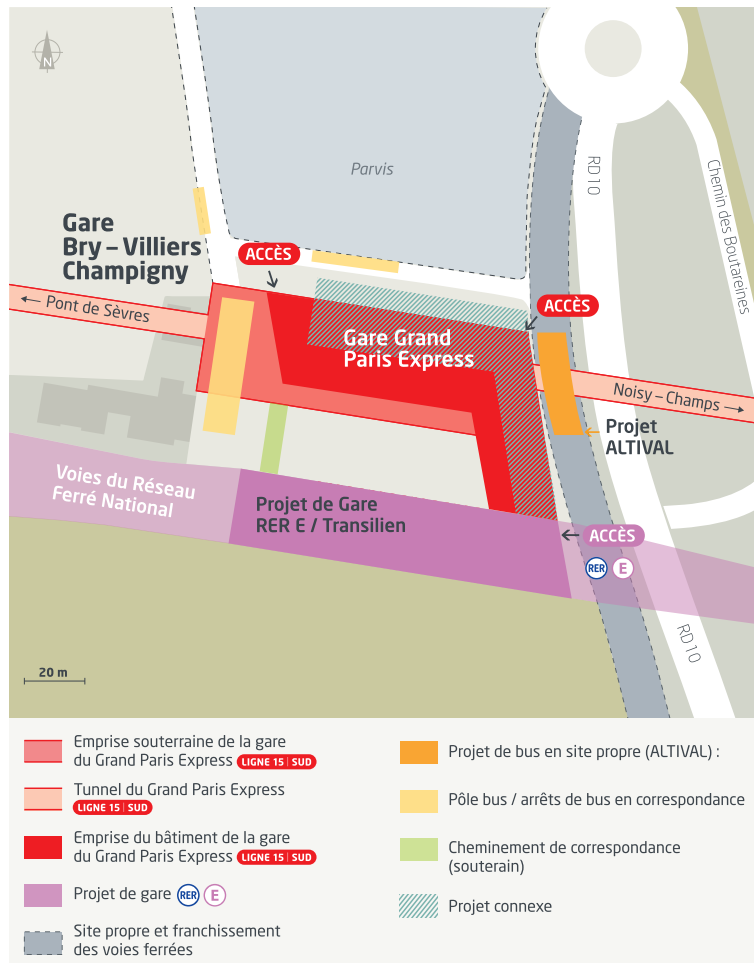


© SGP / Agence Richez Associés

« C'est une gare qui va s'installer dans un site à créer, où un quartier entier va s'installer. Il y aura, bien sûr, une grande place au contact de la gare, où arriveront les bus, avec une vie piétonne et des activités commerciales ».

« La gare se présente comme un grand volume de 15 m de haut illuminé par la grande verrière côté sud ».

Thomas Richez, architecte de la gare



► GARE NOISY-CHAMPS



© SGP / Agence Duthilleul

« On fait descendre les sols de chaque côté, en extrémité de la ligne 15, pour donner à voir une prairie fleurie ».

« C'est l'esquisse d'un tout nouveau quartier tout autour de la Cité Descartes, pôle universitaire et de recherche spécialiste de la ville durable ».

Jean-Marie Duthilleul, architecte de la gare

LOCALISATION

La gare de Noisy-Champs est une gare emblématique. Elle assure la correspondance entre les lignes 15 Sud, 16, 11 et le RER A. Sa conception est celle d'un futur pôle multimodal d'envergure.

CORRESPONDANCES

L16 et L11 du Grand Paris Express, (RER) (A), bus

PROFONDEUR DES QUAIS

21 m

PROJETS URBAINS

La gare est l'élément déclencheur d'un projet urbain ambitieux développé par les villes et l'EPA Marne.

FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE

150 000 voyageurs

TEMPS DE PARCOURS

Noisy-Champs <> Créteil l'Échat 12 minutes contre 45 minutes aujourd'hui

Noisy-Champs <> Pont de Sèvres 37 minutes contre 1 h 13 aujourd'hui

ARCHITECTE

Jean-Marie Duthilleul / Agence Duthilleul



► SITE DE MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES (SMI)

LOCALISATION

Le SMI de Vitry est situé au sud de la gare Les Ardoines, sur le territoire de la commune de Vitry-sur-Seine. D'une superficie d'environ 4,9 ha, il est bordé au sud, par l'autoroute A 86, à l'ouest, par la rue Léon Geffroy, à l'est, par le faisceau ferroviaire. Il est relié à la ligne 15 par un tunnel d'une longueur de 1,3 km. La voie de raccordement effectue une boucle au nord du tunnel principal avant de se connecter au SMI, de façon à avoir assez de longueur pour pouvoir remonter les 25 m qui la séparent de la surface. La voie unique débouche au niveau des voies principales entre les gares des Ardoines et de Vitry Centre.

Le Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) de Vitry est dédié à la maintenance des infrastructures, des systèmes et des équipements : voies, caténaires, ouvrages d'art et des équipements liés à l'énergie électrique, à la signalisation, les télécommunications, la conduite du transport, les équipements des gares, mais aussi les véhicules de maintenance et les trains de travaux. Il est raccordé au réseau ferré national à partir d'un débranchement du faisceau ferroviaire.

L'INSERTION URBAINE

Le bâtiment du SMI tout en longueur joue le rôle d'espace tampon entre le faisceau ferré existant à l'Est et l'espace urbain à l'Ouest. Il limite ainsi les nuisances sonores pour les riverains. Et il s'inscrit à terme dans la dynamique du projet urbain des Ardoines, à proximité de la future gare Grand Paris Express en correspondance avec le RER C.

ARCHITECTE

Marc Barani / Atelier Barani

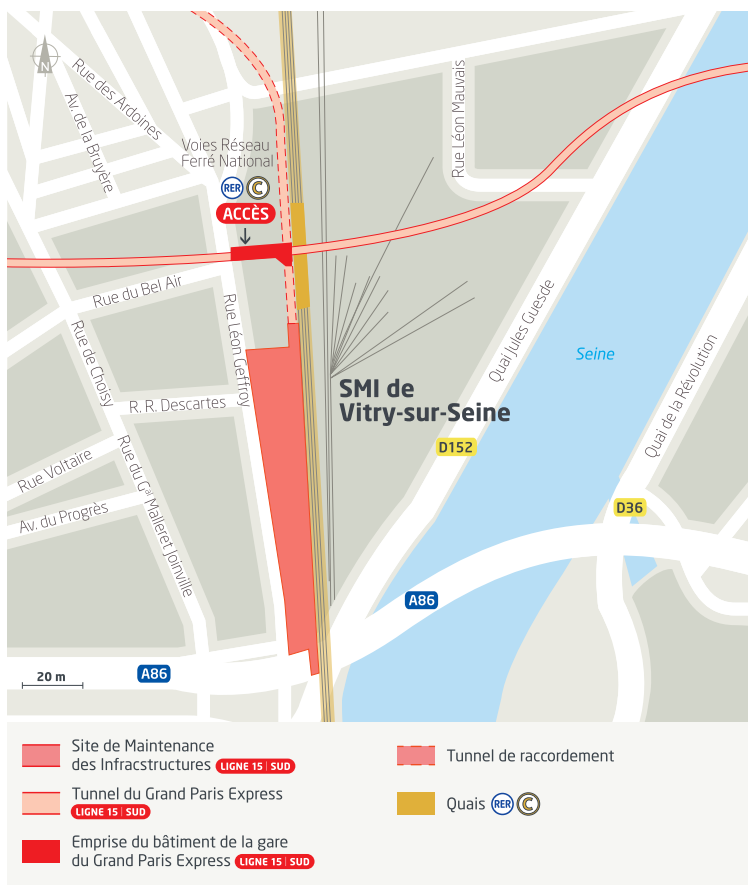


© SGP / Atelier Barani

« Dans le mur de 300 m de long, simple, clair et beau, on a ménagé des ouvertures pour que les gens qui travaillent voient ceux qui circulent et réciproquement. On a travaillé ce bâtiment à la fois comme un site clos et une ouverture sur la ville ».

« La ville de Vitry a un passé industriel fort et le projet reprend volontairement les attributs de l'architecture industrielle ».

Marc Barani, architecte de la gare



6

LES MODALITÉS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

DU 26 OCTOBRE AU 28 NOVEMBRE 2015 - INFORMEZ-VOUS, DONNEZ VOTRE AVIS

1 SITE DÉDIÉ À L'ENQUÊTE PUBLIQUE AVEC DÉPÔT ET CONSULTATION D'AVIS EN LIGNE
www.enquetepubliqueuniqueligne15sud.fr

25 LIEUX D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Consultation du dossier d'enquête publique, mise à disposition des registres papier réglementaires au siège de l'enquête en préfecture du Val-de-Marne et dans les mairies suivantes :

- **Hauts-de-Seine** : Bagneux, Boulogne-Billancourt, Châtillon, Clamart, Issy-les-Moulineaux, Malakoff, Montrouge, Sèvres, Vanves.
- **Val-de-Marne** : Alfortville, Arcueil, Bry-sur-Marne, Cachan, Champigny-sur-Marne, Choisy-le-Roi, Créteil, Joinville-le-Pont, Maisons-Alfort, Saint-Maur-des-Fossés, Villejuif, Villiers-sur-Marne, Vitry-sur-Seine.
- **Seine et Marne** : Champs-sur-Marne et Émerainville.
- **Seine-Saint-Denis** : Noisy-le-Grand.

43 PERMANENCES DES COMMISSAIRES ENQUÊTEURS

VAL-DE-MARNE		SEINE-SAINT-DENIS	
Alfortville	Pavillon de la rénovation urbaine - 20 rue de Rome lundi 26 octobre 2015 de 14h à 17h vendredi 20 novembre 2015 de 9h à 12h	Noisy-le-Grand	Hôtel de ville - Direction de l'Urbanisme et de l'Aménagement - Place de la Libération lundi 26 octobre 2015 de 14h à 17h lundi 9 novembre 2015 de 9h à 12h
Arcueil	Hôtel de ville - Service de l'urbanisme - Salle muguet - 10 avenue Paul Doumer jeudi 29 octobre 2015 de 14h à 17h	SEINE-ET-MARNE	
Bry-sur-Marne	Hôtel de ville - 1 grande rue Charles De Gaulle vendredi 27 novembre 2015 de 9h à 12h	Champs-sur-Marne	Hôtel de Ville - Mail Jean Ferrat vendredi 30 octobre 2015 de 9h à 12h samedi 14 novembre 2015 de 9h à 12h
Cachan	Maison des services publics - Direction du développement urbain - 3 rue Camille Desmoulins vendredi 13 novembre 2015 de 14h à 17h mercredi 25 novembre 2015 de 14h à 17h	Émerainville	Hôtel de Ville - Salle des commissions - 16 place de l'Europe vendredi 6 novembre 2015 de 9h à 12h
Champigny-sur-Marne	Hôtel de ville - Direction du développement urbain - 14 ou 15 rue Louis Talamoni lundi 16 novembre 2015 de 14h à 17h jeudi 26 novembre 2015 de 9h à 12h	HAUTS-DE-SEINE	
Choisy-le-Roi	Hôtel de ville - Place Gabriel Péri - RdC jeudi 19 novembre 2015 de 14h30 à 17h30	Bagneux	Direction de l'aménagement urbain - RdC - 30 avenue de Garlande mercredi 28 octobre 2015 de 14h à 17h jeudi 12 novembre 2015 de 14h à 17h
Créteil	Hôtel de ville - 1 place Salvador Allende - RdC jeudi 5 novembre 2015 de 9h à 12h vendredi 27 novembre 2015 de 14h à 17h	Boulogne-Billancourt	Hôtel de ville - Hall du RdC - 26 avenue André Morizet vendredi 30 octobre 2015 de 14h à 17h jeudi 19 novembre 2015 de 9h à 12h
Joinville-le-Pont	Hôtel de ville - 23 rue de Paris jeudi 12 novembre 2015 de 14h30 à 17h30	Châtillon	Hôtel de ville - 1 place de la libération lundi 26 octobre 2015 de 9h à 12h mardi 24 novembre 2015 de 9h à 12h
Maisons-Alfort	Hôtel de ville - 118 avenue du général de Gaulle - Service urbanisme mercredi 28 octobre 2015 de 15h à 18h samedi 7 novembre 2015 de 9h à 12h	Clamart	Centre administratif - Service urbanisme - 3 ^e étage - 1 / 3 avenue Jean Jaurès mercredi 28 octobre 2015 de 9h à 12h vendredi 20 novembre 2015 de 9h à 12h
Saint-Maur-des-Fossés	Hôtel de ville - Place du Général de Gaulle mercredi 4 novembre 2015 de 15h à 18h mardi 17 novembre 2015 de 15h à 18h samedi 28 novembre 2015 de 9h à 12h	Issy-les-Moulineaux	Centre administratif municipal - 2 ^e étage - 47 rue du Général Leclerc lundi 2 novembre 2015 de 10h à 13h samedi 21 novembre 2015 de 8h30 à 11h30
Villejuif	Hôtel de ville - Esplanade Pierre-Yves Cosnier - Salle des commissions mercredi 28 octobre 2015 de 9h à 12h lundi 23 novembre 2015 de 15h à 18h	Malakoff	Hôtel de ville - Direction des services techniques 1 place du 11 novembre 1918 jeudi 26 novembre 2015 de 9h à 12h
Villiers-sur-Marne	Centre municipal - administratif et technique - 10 chemin des Ponceaux lundi 26 octobre 2015 de 9h à 12h mardi 10 novembre 2015 de 14h à 17h	Montrouge	Centre administratif - 4 rue Edmond Champeaud - Salle 413-414 - 4 ^e étage lundi 26 octobre 2015 de 14h à 17h jeudi 19 novembre 2015 de 9h à 12h
Vitry-sur-Seine	Hôtel de Ville - 2 avenue Youri Gagarine vendredi 6 novembre 2015 (Salle 4) de 14h à 17h samedi 28 novembre 2015 (Salle 1) de 9h à 12h	Sèvres	Hôtel de ville - 54 Grande Rue mardi 17 novembre 2015 de 9h à 12h
		Vanves	Centre administratif - RdC - Niveau accueil - 33 rue Antoine Fratacci jeudi 29 octobre 2015 de 9h à 12h jeudi 19 novembre 2015 de 14h à 17h

1 ADRESSE POSTALE

Les avis peuvent être adressés avant la fin de l'enquête par courrier à l'attention de M. le président d'enquête de la ligne 15 Sud

Préfecture de Val-de-Marne - DRCT / 3^e bureau - 21-29 avenue du Général de Gaulle - 94038 Créteil

La commission d'enquête, présidée par M. Claude Pouey et composée de personnes indépendantes, établira un rapport relatant le déroulement de l'enquête et consignera dans un document séparé ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet. Il transmettra le dossier de l'enquête publique et les registres accompagnés du rapport et des conclusions motivées au préfet du département Val-de-Marne ; une copie du rapport et des conclusions motivées sera également adressée au président du tribunal administratif de Melun.

