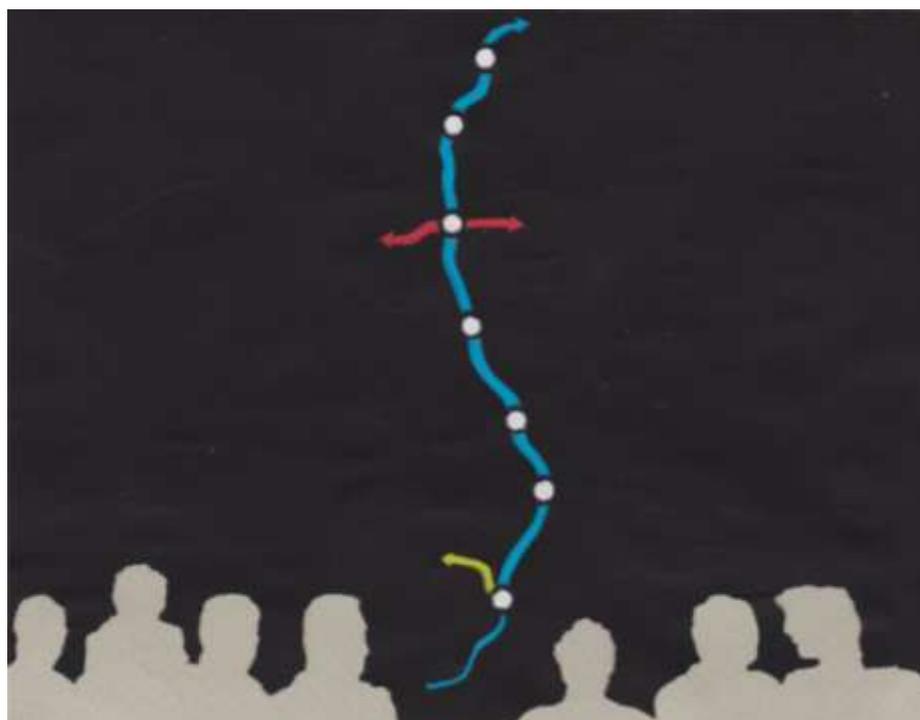


**Rapport d'enquête publique  
sur le projet de ligne 14 Sud  
du réseau de transport public du Grand Paris Express :  
utilité publique  
et mise en conformité des documents d'urbanisme**

Enquête publique conduite du lundi 01 juin 2015 au jeudi 09 juillet 2015



**tome 2 : l'enquête et son déroulement ;  
dépouillement et analyse des  
observations recueillies au cours de  
l'enquête ; analyse du mémoire en  
réponse du maître d'ouvrage**

30 octobre 2015



## Sommaire du rapport

tome 1 : résumé, conclusions et avis motivé (document séparé)

# tome 2 : l'enquête et son déroulement ; dépouillement et analyse des observations recueillies au cours de l'enquête ; analyse du mémoire en réponse du maître d'ouvrage

tome 3 : annexes (document séparé)

### Sommaire du tome 2

Page

- 7 **A - Objet de l'enquête, contexte**  
A.1 - Objet de l'enquête publique  
A.2 - Cadre juridique  
A.3 – Le contexte du projet de ligne 14 Sud : le Grand-Paris-Express
- 9 **B - Déroulement de l'enquête**  
B.1 - Désignation de la commission d'enquête  
B.2 - Composition du dossier soumis à l'enquête  
B.3 – La préparation de l'enquête et ses modalités  
B.4 - Publicité de l'enquête et information  
B.5 - Ouverture et clôture de l'enquête  
B.6 – Les permanences  
B.7.- Les réunions publiques  
B.8 – Les contacts et entretiens  
B.9 – Le procès verbal de synthèse et le mémoire en réponse
- 20 **C - Analyse du déroulement de l'enquête**  
C.1 - La procédure, dossier, publicité  
C.4 – Le déroulement des permanences et la manifestation du public  
C.6 – Les registres, l'utilisation du registre électronique
- 24 **D - Dépouillement des observations du public portées aux registres**  
D.01. – Observations portées sur le registre à PARIS 13°  
D.02. – Observations portées sur le registre à LE KREMLIN-BICETRE  
D.03. – Observations portées sur le registre à GENTILLY  
D.04. – Observations portées sur le registre à ARCUEIL  
D.05. – Observations portées sur le registre à VILLEJUIF

- D.06. – Observations portées sur le registre à L'HAY-LES-ROSES
- D.07. – Observations portées sur le registre à CHEVILLY-LARUE
- D.08. – Observations portées sur le registre à RUNGIS
- D.09. – Observations portées sur le registre à THIAIS
- D.10. – Observations portées sur le registre à ORLY
- D.11. – Observations portées sur le registre à PARAY-VIEILLE-POSTE
- D.12. – Observations portées sur le registre à MORANGIS
- D.13. – Observations portées sur le registre à la Préfecture d'ILE-DE-FRANC - Paris
- D.14. – Observations reçues par courrier postal à la Préfecture d'ILE-DE-FRANCE – Paris
- D.15. - Observations reçues sur le registre électronique, transposées sur papier à la Préfecture d'ILE-DE-FRANCE – Paris
- D.16. - Observations portées sur le registre à la Préfecture du VAL-DE-MARNE
- D.17. - Observations portées sur le registre à la Préfecture de l'ESSONNE

98 **E – Analyse des observations recueillies au cours de l'enquête, par thèmes : le procès-verbal de synthèse**

- E.01. - Les observations globalement favorables ou défavorables au projet
- E.02. – Les observations critiques sur le système de transport proposé par le projet
- E.03. – Les observations critiques sur les nuisances de chantiers
- E.04. – Les observations sur l'exploitation de la ligne
- E.05. – Les observations sur l'impact dur l'urbanisme, le foncier, le bâti
- E.06. – Les observations sur le financement du projet et sur ses aspects socio-économiques
- E.07. – Les observations sur le dossier et sur le déroulement de l'enquête
- E.08. – Les observations ne concernant pas directement le prolongement de la ligne 14
- E.09. – Principales observations faites par le public lors des réunions publiques
- E.10. – Questions complémentaires posées par la commission d'enquête.

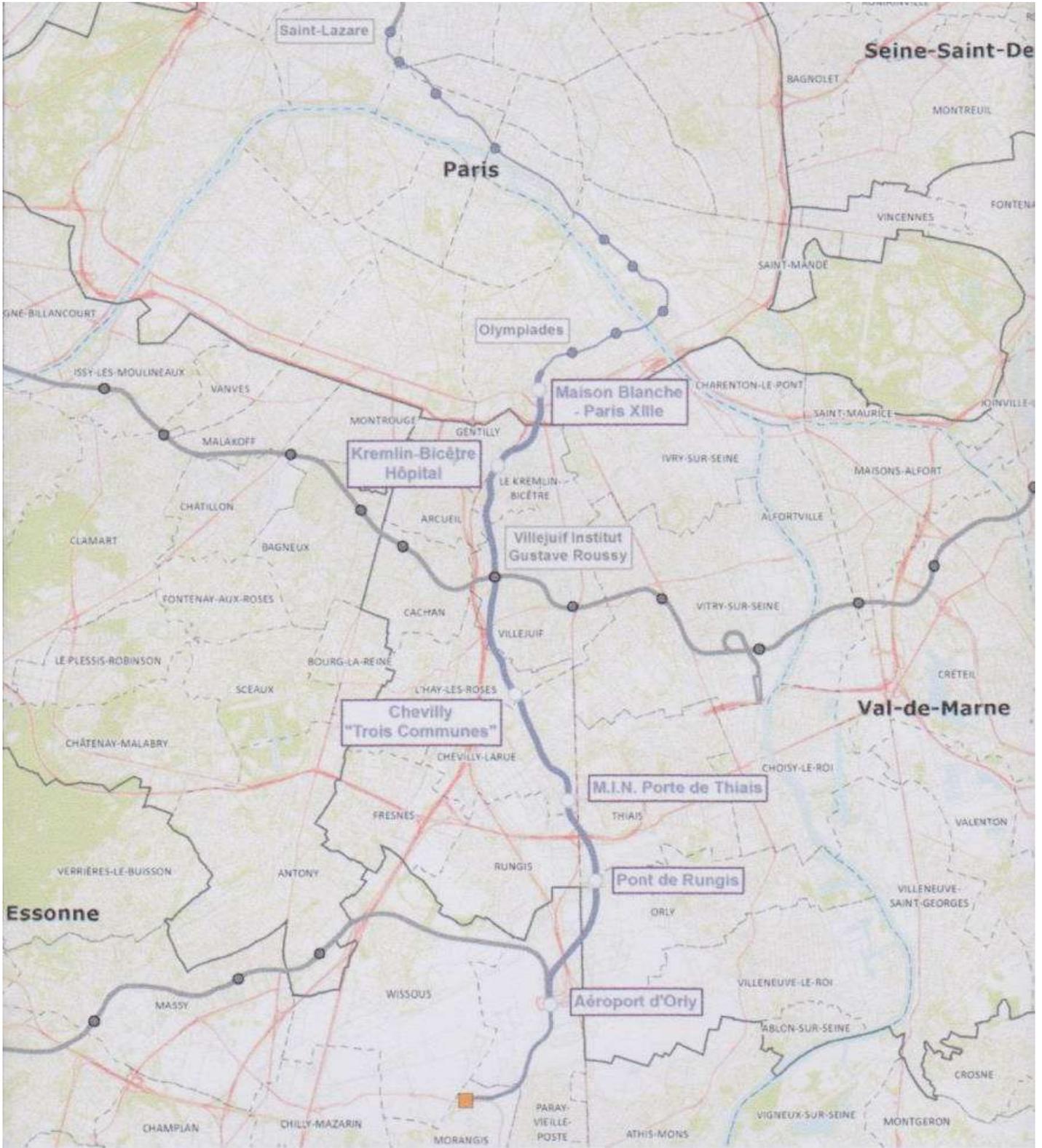
116 **F - Mémoire en réponse de la part du maître d'ouvrage du projet et commentaires de la commission d'enquête**

- Thème 2. – Le système de transport
- Thème 3. – Les nuisances chantiers
- Thème 4. – L'exploitation de la ligne
- Thème 5. – L'impact dur l'urbanisme, le foncier, le bâti
- Thème 6. – Le financement & les aspects socio-économiques
- Thème 7. – Le dossier de déclaration d'utilité publique et le déroulement de l'enquête
- Thème 8. – La tarification et les autres lignes
- Thème 10. – Les questions complémentaires de la commission d'enquête.

**Liste des sigles utilisés dans le résumé non technique et dans le présent rapport**

AE	autorité environnementale
ALUR (loi)	(pour l') accès au logement et un urbanisme rénové
APHP	Assistance publique Hôpitaux de Paris
CD	Conseil départemental
CGI	Commissaire général à l'investissement
CINASPIC	constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics
DUP	déclaration d'utilité publique
EP	établissement public
EPCI	établissement public de concertation intercommunale
ER	emplacement réservé
GPE	Grand Paris Express
ICPE	installation classée pour la protection de l'environnement
MECDU	mise en compatibilité des documents d'urbanisme
OIN	opération d'intérêt national
ORSA	Orly-Rungis-Seine amont
PADD	programme d'aménagement et de développement durable
PDUIF	plan de déplacements urbains d'Ile-de-France
PLU	plan local d'urbanisme
POS	plan d'occupation des sols
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RER	réseau express régional
RTPGP	réseau de transport public du Grand Paris
SCOT	schéma de cohérence territoriale
SDRIF	schéma directeur de la région Ile-de-France
SGP	Société du Grand Paris
SHON	surface hors œuvre nette
SMR	site de maintenance et de remisage
SRCE	schéma régional des continuités écologiques
SRU (loi)	solidarité et renouvellement urbain
STIF	Syndicat des transports d'Ile-de-France
TRI	taux de rentabilité interne
VAN	valeur actualisée nette
ZAC	zone d'aménagement concerté

**Plan de situation de la ligne 14 Sud** (extrait d'un document issu du dossier)



## A - OBJET DE L'ENQUETE, CONTEXTE

### A.1 - Objet de l'enquête publique

La présente enquête publique concerne le **projet de liaison en métro automatique** entre les gares Olympiades (gare non incluse) et Aéroport d'Orly, prolongement vers le sud de l'infrastructure de l'actuelle ligne 14 du métro.

L'enquête a pour objet

- la **déclaration d'utilité publique** de l'ensemble des travaux à réaliser dans le but de permettre les expropriations nécessaires à l'obtention de la maîtrise foncière des terrains traversés par le tracé, le site de maintenance et de remisage, les gares et les autres ouvrages,
- la **mise en compatibilité des documents d'urbanisme** : plan local d'urbanisme (PLU) et Plan d'occupation des sols (POS) des communes traversées, afin que les règlements d'urbanisme en vigueur permettent la construction du projet.

Le projet, sous maîtrise d'ouvrage de la SGP, concerne trois départements (Paris, Val-de-Marne et Essonne) et douze communes. Quasi intégralement réalisé en souterrain, ce prolongement de la ligne 14 aura une longueur de 14,4 km. Le projet prévoit la construction de sept gares ainsi qu'un site de maintenance et de remisage (SMR) en extrémité sud de la ligne. Des ouvrages de service nécessaires au fonctionnement (accès au tunnel pour les services de secours, ventilation du tunnel et des stations, récupération des eaux d'infiltration, alimentation électrique) seront également nécessaires.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a notamment pour objet de s'assurer que l'intérêt général que représente le projet est supérieur à son coût financier, aux atteintes à la propriété privée qu'il entraîne, aux inconvénients d'ordre social ou à l'atteinte à d'autres intérêts publics.

En parallèle avec l'enquête, la SGP pilote des études de conception, poursuit la définition des parcelles à acquérir pour la réalisation des travaux soit à l'amiable, soit par une procédure d'expropriation d'urgence décidée par l'autorité compétente, et réalisera, si besoin, les enquêtes sociales dans le cadre du bénéfice du droit au logement. D'autres procédures porteront sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), la loi sur l'eau, les permis de construire, les impacts sur les milieux naturels (défrichement, faune, flore...) et l'archéologie préventive. Les dossiers de bruit de chantier et la sécurité feront l'objet de dispositions particulières. Un bilan, rendu public, des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après la mise en service.

### A.2 - Cadre juridique

**Pour son organisation et son déroulement, la présente enquête se situe dans le cadre juridique défini entre autres par les textes suivants.**

> L'article 4 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et l'article 7 du décret 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi précitée s'agissant d'une opération inscrite dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Ce schéma d'ensemble du réseau de transport public ayant été approuvé par décret en Conseil d'état le 24 août 2011.

> Les articles L123-1 à L123-19 et R123-1 à R123-46 du code de l'environnement s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement.

> L'article L-1 et de l'article R112-4, du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières par procédure d'expropriation si besoin.

> L'article L122-5 du code de l'expropriation pour cause d'expropriation publique et des articles L123-14, L133-14-2, L123-19 du code de l'urbanisme s'agissant d'une opération nécessitant une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

**La composition du dossier soumis au public** est régie plus particulièrement par les dispositions des textes suivants.

> Décret d'application de la Loi du Grand Paris 2010-1133, dans son article 6 et des articles L122-1 et R122-7 du code de l'environnement pour l'avis de l'autorité environnementale

> Articles L122-1 et R122-5 du Code de l'Environnement en ce qui concerne l'obligation d'une étude d'impact.

> Décret 2013-2011 du 23 /12/2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics) et articles R1511-1 et 1511-10 du code des transports s'agissant de l'élaboration d'une évaluation économique et d'un cout estimatif de l'opération.

### **A.3 – Le contexte du projet de ligne 14 Sud : le Grand Paris Express**

**La Société du Grand Paris**, établissement public à caractère industriel et commercial, a été créée par la loi du 3 juin 2010 qui indique les principales caractéristiques d'un nouveau réseau de transport en commun structurant à l'échelle de l'Ile-de-France.

**Un débat public** s'est tenu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011 qui a conduit à faire évoluer le projet et à le faire partager par l'Etat, la Région Ile-de-France et le STIF en janvier 2011, notamment par la synthèse entre les propositions initiales de l'Etat et les mesures déjà envisagées par la Région et le STIF ; ces évolutions figurent dans l'acte motivé du 26 mai 2011 et ont été approuvées par décret du Conseil d'Etat le 24 août 2011. A l'issue de travaux complémentaires, les dernières orientations "Nouveau Grand Paris" ont été présentées le 6 mars 2013, portant sur le dimensionnement des infrastructures, le financement et le calendrier.

Lors des communications des 9 juillet et 13 octobre 2014, le Premier ministre a confirmé une accélération du calendrier du Grand Paris Express précisant notamment que "la desserte de l'aéroport d'Orly (...) sera accélérée en vue d'une mise en service en 2024" au lieu de 2027.

De plus, une concertation préalable volontaire a été organisée par la SGP sur le prolongement Sud de la ligne 14, courant 2014.

**Le Grand Paris Express** s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs et constitue un programme de travaux. Les objectifs principaux sont de présenter une alternative à la voiture, décongestionner les lignes de transport en commun traversant Paris, favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, soutenir le développement économique, faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports et contribuer à préserver l'environnement. L'ambition du programme est d'être un élément d'appui pour promouvoir le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale.

Le programme compte environ 205 km de lignes nouvelles, majoritairement souterraines, de métro automatique au fonctionnement optimisé et préservant des évolutions futures. La conception des gares répond à des critères d'efficacité, de fonctionnalité ; elles seront connectées aux autres réseaux de transport (intermodalité) et constitueront des centres de vie, s'avérant ainsi créatrices de valeur.

**La maîtrise d'ouvrage** de ce projet est assurée par la SGP. Cependant, elle a confié deux délégations de maîtrise d'ouvrage :

- d'une part à Aéroports de Paris pour la réalisation de la gare dans l'aéroport d'Orly, compte tenu de l'imbrication de cette gare parmi les autres ouvrages projetés dans l'aéroport,

- d'autre part à la RATP pour la réalisation du reste du projet, compte tenu de ce que celle-ci est l'exploitant de la ligne 14 dans sa configuration actuelle et qu'elle exploitera ce prolongement Sud.

## B - DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### B.1 - Désignation de la commission d'enquête

Dans sa décision n° E1500002/75 du 03 Avril 2015, le Tribunal administratif de Paris a constitué une commission d'enquête composée de :

- président : Monsieur Bernard SCHAEFER, directeur d'études en urbanisme et aménagement du territoire, en retraite,
- titulaires : Monsieur Bernard PANET, ingénieur en urbanisme et aménagement, en retraite,  
Monsieur Jacky HAZAN, géomètre-expert DPLG, en retraite,  
Madame Nicole SOILLY, cadre supérieure à la Poste, en retraite,  
Monsieur Philippe LEHEUP, officier général de l'armée de l'air, en retraite,
- suppléants : Madame Elyane TORRENT, directrice générale territoriale, en retraite,  
Madame Martine BAUCAIRE, urbaniste-chef d'un service planification – droit des sols de mairie.

### B.2 - Composition du dossier soumis à l'enquête

Le dossier mis à la disposition du public était important et volumineux, présenté dans une armoire spéciale en matière plastique, chaque partie du dossier se trouvant dans un tiroir dédié. Et identifiable par un jeu de couleurs en plus de la numérotation. L'ensemble était présenté surtout en format A3 "à l'italienne" ; quelques tomes étaient en format A4 "à la française". L'impression de bonne qualité, représentait 10 "chapitres", répertoriés de A à J, pour un total est de 1973 pages. Le contenu était le suivant :

couleur	n°	titre	format	nb de pages
ORANGE	A	Objet, informations juridiques et réglementaires	A3	23
	B	Plan de situation	A3	2
	C	Présentation du programme	A3	41
	D	Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants	A3	97
	E	Plan général des travaux	A3	10
	F	Appréciation sommaire des dépenses	A3	4
		<b>Sous-total</b>		
ROUGE	G.1	Etude d'impact : état initial	A3	340
	G.2	Etude d'impact : présentation du projet, des impacts et des mesures d'accompagnement	A3	400
	G.3	Etude d'impact : résumé non technique	A3	141
	G.4.1	Etude d'impact : annexe : schéma directeur d'évacuation des déblais, dispositifs opérationnels	A3	88
	G.4.2	Etude d'impact : annexe : effets sur l'urbanisation	A3	45
		<b>Sous-total</b>		
BDX	H	Evaluation socio-économique	A3	71
VIOLET	I.1.1	MECDU : PLU de Chevilly-Larue	A3	81
	I.1.2	MECDU : PLU du Kremlin-Bicêtre	A3	50
	I.1.3	MECDU : PLU de l'Haÿ-les-Roses	A3	74
	I.1.4	MECDU : PLU de Morangis	A3	58
	I.1.5	MECDU : POS de Thiais	A3	48
	I.2	PV des réunions d'examen conjoint	A4	57
		<b>Sous-total</b>		

VERT	J.1	Bilan du débat public sur le réseau du Grand Paris	A4	18
	J.2	Bilan de la concertation avant l'enquête publique	A3	70
	J.3	Rapport de M. Merlette, garant de la concertation	A4	15
	J.4	Approbation du bilan de la concertation par la CNDP	A4	1
	J.5	Consultation inter-administrative. Synthèse des avis reçus	A4	57
	J.6	Avis délibéré de l'autorité environnementale	A4	38
	J.7	Compléments suites à l'avis délibéré de l'AE	A3	37
	J.8	Délibération n°2014-480 du STIF : approbation du dossier	A4	25
	J.9	Réponses aux demandes et réserves du STIF	A4	17
	J.10	Avis du Commissaire général à l'investissement sur l'évaluation socio-économique et rapport du contre-expert	A4	59
	J.11	Suites données par la SGP à l'avis du Commissaire général à l'investissement	A4	4
	J.12	Estimation sommaire des dépenses pour l'acquisition du foncier nécessaire	A4	2
		Sous-total		343
		TOTAL		1 973

### Précisions :

#### > **Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives**

Il s'agit des généralités qui permettent au public de comprendre l'objet et les cadres de l'enquête publique :

- *l'objet de l'enquête publique : fondements, distinction entre programme et projet, principaux acteurs,*
- *les procédures administratives : nécessité d'une enquête publique, contenu du dossier, arrêté d'ouverture de l'enquête, publicité de l'enquête, déroulement de l'enquête, rapport et conclusions de la commission d'enquête, déclaration de projet, déclaration d'utilité publique, procédures en lien direct avec la DUP, procédures d'autorisation ou de déclaration complémentaires, bilan après mise en service du projet,*
- *les textes encadrant l'enquête publique : concertation préalable, enquête et DUP, évaluation environnementale, mise en compatibilité des documents d'urbanisme, évaluation socio-économique.*

#### > **Pièce B : Plan de situation**

Plan (échelle indiquée avec une échelle graphique au 1/100 000, mention IGN) d'une grande partie du projet "Grand Paris Express", avec la ligne 14 mise en "exergue", avec son tracé et le nom des gares.

#### > **Pièce C Présentation du programme**

Il s'agit de :

- *l'historique du projet et la justification du parti d'aménagement*
- *la présentation du programme : objectifs, tracé, fonctionnement, gares, architecture des gares, interconnexions, intermodalité, calendrier.*

Le document comprend 18 plans en polychromie.

#### > **Pièce D : Notice explicative, caractéristiques des ouvrages les plus importants**

Il s'agit de :

- *la présentation du projet soumis à enquête,*
- *le choix du projet,*
- *la description du projet,*
- *les caractéristiques principales des ouvrages, les conditions d'exécution des travaux*
- *le calendrier.*

### > **Pièce E : Plan général des travaux**

Plan général indiquant les découpages présentés des fonds de photographies aériennes sur lesquelles sont reportés les éléments du projet (gares, ouvrages) et le tracé précis prévu, avec la bande d'emprise de la déclaration d'utilité publique (DUP).

### > **Pièce F Appréciation sommaire des dépenses**

Le document présente le coût prévu du projet (2,810 milliards d'euros HT, valeur 2012), avec quelques détails sur la répartition (infrastructure, gares, ouvrages annexes, foncier...)

### > **Pièces G Etude d'impact**

C'est la pièce la plus volumineuse du dossier, présentée en 5 parties distinctes :

#### **G1 Etat initial**

Après quelques pages d'introduction (objet de l'étude, contexte réglementaire, auteurs...), le document aborde :

- *les enjeux liés au milieu physique* : climatologie, géomorphologie, eaux superficielles et inondation
- *les enjeux liés au sous-sol* : pédologie, géologie, risques géologiques, hydrogéologie et risques associés, occupation du sous-sol, gestion des terres,
- *les enjeux liés aux milieux naturels et aux paysages* : milieux naturels, faune, flore, agriculture et sylviculture, paysage, patrimoine architectural, archéologie,
- *la description du milieu humain* : population, emploi, occupation du sol, urbanisme réglementaire, risques technologiques, mobilité (transports), énergie et gaz à effet de serre, environnement sonore, vibrations, ondes électromagnétiques, santé et sécurité,
- *l'évaluation au niveau du Grand Paris Express* : synthèse des différents enjeux (environnementaux et humains )
- *bibliographie*
- *index des sigles utilisés*

#### **G.2 Etude d'impact et des mesures**

Ce document est consacré à la présentation du projet, aux impacts sur l'environnement et aux mesures d'accompagnement.

- *la description du projet* : présentation de la ligne 14, présentation des ouvrages, phases du chantier, noms des gares, leurs distances, tracé,
- *les solutions examinées, les raisons pour lesquelles le projet a été retenu* : processus de choix, analyse comparative des variantes,
- *l'analyse des impacts sur le milieu physique et le sous-sol, et la présentation des mesures* : impacts du projet sur la géologie et l'hydrogéologie, sur l'occupation du sous-sol, sur les vibrations, la gestion des déblais (en phase de creusement),
- *l'analyse des impacts sur la surface du sol* : hydrographie, risque d'inondation, relief et topographie, climatologie, pédologie,
- *l'analyse des impacts sur les milieux naturels et paysagers* : faune, flore, habitat naturel, incidence sur le site Natura 2000, services écosystémiques, milieu agricole, patrimoine protégé, grand paysage, patrimoine archéologique,
- *l'analyse des effets sur le milieu humain* : mobilité, démographie emploi, occupation du sol, risques technologiques, environnement sonore, ondes électromagnétiques, énergie, émissions de gaz à effet de serre, santé,
- *l'analyse des impacts cumulés (projets limitrophes connus)* : présentation des projets limitrophes retenus, appréciation des impacts cumulés,

- l'évaluation des impacts à l'échelle du GPE : impacts des mesures à l'échelle du GPE, évaluation pour chaque thématique environnementale,

- l'appréciation de la compatibilité du projet avec l'affectation des sols : compatibilité du projet avec les outils de structuration de l'espace, compatibilité avec les documents d'urbanisme, SDAGE (bassin de la Seine) et SAGE, compatibilité avec les plans de gestion des déchets, compatibilité avec le SRCE, compatibilité avec le PDUIF,

- l'analyse des coûts collectifs induits par le projet : coûts de la pollution atmosphérique, coûts des accidents de la route, coûts des émissions à effet de serre, coûts des nuisances sonores, coûts de périurbanisation érudable, synthèse,

- les méthodes et difficultés rencontrées pour réaliser l'étude : méthodes et limites pour le milieu physique, la géologie et hydrogéologie, le milieu naturel, agricole, le paysage, le sous-sol, risques naturels et technologiques, les sols pollués, la population, l'emploi, l'occupation du sol, urbanisme réglementaire, la mobilité, l'air, l'énergie, le climat, les bruits et vibrations, la santé.

### **G 3 Résumé non technique**

Cette pièce importante et obligatoire de l'étude d'impact reprend toutes les rubriques de celle-ci :

- présentation,
- contexte,
- état initial,
- présentation du projet,
- analyse des impacts, présentation des mesures,
- effets cumulés avec des projets limitrophes, incidences (échelle du GPE).

#### **G 4.1 Annexe : Schéma directeur d'évacuation des déblais** pour la ligne 14 sud en complément de l'étude d'impact.

Cette pièce techniquement importante expose le problème de l'évacuation des déblais à l'échelle du Grand Paris Express, et plus précisément ceux de la ligne 14 sud : calendrier, gestion des déblais (en privilégiant les transports alternatifs à la route), travail en partenariat, types de déblais, listes des installations de stockages, transports proprement dits, évacuation des déblais (et schéma des travaux en souterrain), valorisation possible, bilan des points d'évacuation, limitation du stockage, détails site par site, synthèse.

#### **G 4.2 Annexe : Etude des effets sur l'urbanisation**

- d'une part à l'échelle du programme du réseau du GPE : géographie des territoires, approche sociologique état des lieux, effets sur le développement de l'urbanisation, mise en œuvre accompagnement et suivi,

- d'autre part à celle du tronçon Olympiades - Aéroport d'Orly de la ligne 14 : état des lieux des tronçons, effets sur leurs zones urbanisées,

Ces compléments portent sur la densification autour des gares, le prix du foncier, l'étalement urbain, la naissance de nouvelles centralités, les documents d'urbanisme, les outils (fiscaux, fonciers).

#### **> Pièce H Evaluation socio-économique**

Cette pièce comprend quatre parties :

- la présentation de l'étude : le programme d'ensemble du GPE et le projet de prolongement sud de la ligne 14 et leurs ambitions,

- les principes de l'évaluation socio-économique : finalités et éléments pris en compte,

- l'évaluation à l'échelle du GPE : prévisions de trafic, création de valeur par fonctionnalité, coûts du programme, bilan quantitatif des effets socio-économiques

- l'évaluation à l'échelle du projet : contexte économique et de mobilité, prévisions de trafic, création de valeur par fonctionnalité, coût du projet, bilan quantitatif des effets socioéconomiques.

### **> Pièces I 1.1 à I 1.5 et I 2 : mise en conformité des documents d'urbanisme**

La mise en conformité des documents d'urbanisme fait l'objet, pour chacune des communes de Chevilly-Larue, Le Kremlin-Bicêtre, l'Haÿ-les-Roses, Morangis et Thiais des documents de l'annexe I 1. du dossier d'enquête publique (I 1.1 à I 1.2).

Après le préambule, dans un chapitre intitulé "Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme", les cinq documents abordent successivement, la mise en compatibilité, le déroulement de la procédure, le contenu du dossier, les textes régissant la procédure de mise en compatibilité et l'évaluation environnementale.

Suit une partie portant sur la présentation générale du projet et son contexte, notamment un aspect administratif et une présentation technique.

L'analyse s'individualise en examinant la compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme (PLU) ou le plan d'occupation des sols (POS) de chaque commune et des aménagements particuliers sont précisés.

La pièce I 2 regroupe les procès-verbaux des réunions d'examen conjoint de ces modifications des documents d'urbanisme en vue de mise en compatibilité.

### **> Pièces J**

Les pièces J 1 à J 12 sont des documents annexes qui concernent notamment :

- la concertation qui a précédé l'enquête publique dont la consultation des personnes publiques,
- des avis déterminants et les suites qui y ont été données par la SGP : autorité environnementale, CGI, STIF,
- des précisions sur les coûts fonciers.

## **B.3 – La préparation de l'enquête et ses modalités**

Plusieurs réunions ont contribué à la préparation de l'enquête publique, réunissant tout ou partie des personnes concernées par l'enquête : autorité organisatrice, maître d'ouvrage, prestataire, partenaires.

**> Le 14 avril 2015**, en préfecture d'Ile-de-France, en présence :

- de l'ensemble de la commission d'enquête, y compris les commissaires suppléants,
- de représentants de la Préfecture (Mmes Nathalie CARRIER-SCHRUMPF, chef du service "utilité publique et équilibres territoriaux", et Marie-Noëlle MASSIEUX, responsable du pôle "enquêtes publiques")
- de représentants de la SGP (Mmes Marjorie LHOMME et Amélie GAUTIER, chargées de communication)
- d'un représentant de Publilegal, agence de communication légale (M. Matthias POSTEL).

L'objet de cette première réunion fut, outre les présentations nécessaires :

- l'organisation de l'enquête : dates, lieux de permanences, réunions publiques, préparation de l'arrêté préfectoral,
- la communication légale : information des communes, affichage réglementaire, parutions dans la presse, registres, site Internet dédié, éventualité d'un registre électronique, diffusion du dossier d'enquête,
- la communication complémentaire : dépliant, affiches, panneaux d'exposition

**> Le 24 avril**, à la SGP, en présence de représentants de la SGP, de Publilegal et du président de la commission d'enquête. L'objet de cette réunion fut un premier examen des conditions de mise en place d'un registre électronique.

**> Le 11 mai**, en préfecture d'Ile-de-France, en présence des représentants de la Préfecture, de la SGP, de Publilegal, de la commission d'enquête (Cf. personnes citées ci-dessus).

L'objet fut de définir précisément les modalités de mise en place du registre électronique (voir plus loin chapitre C3)

**> Le 20 mai** au matin, dans les locaux d'Aéroports de Paris, à Orly, en présence :

- des membres de la commission d'enquête,
- de représentants de la SGP et notamment de : MM B. CATHELAIN, membre du directoire, C. GARCIA, directeur des relations territoriales, G. PONS, directeur de projet, Mme J. DAVID, chargée de mission "études générales", MM J.-C.

PRAGER, directeur des études économiques, E. PIHOUEE, chargé de mission à la direction de l'ingénierie environnementale, B. LABAT, directeur de la valorisation et du patrimoine,  
- de représentants de la RATP et d'Aéroports de Paris.

L'objet de cette réunion fut la présentation par la SGP à la commission d'enquête du projet sous ses principaux aspects institutionnels, techniques, environnementaux, socio-économiques.

> **Le 20 mai** après-midi, visite des lieux de l'ensemble du tracé, d'Orly à Maison-Blanche, organisée par la SGP, avec autocar ; l'accent a été mis particulièrement sur les lieux dits sensibles, notamment les secteurs autour des différentes gares.

> **Le 4 juin**, à la SGP, en présence notamment de représentants de la SGP (Mmes LHOMME et GAUTIER), de l'animatrice (Mme CHARDONNET), et du président de la commission d'enquête.  
L'objet de cette réunion fut de préciser l'organisation des deux réunions publiques.

## **B.4 - Publicité de l'enquête et information**

La publicité de l'enquête s'est faite par insertions successives dans plusieurs organes de presse, de couverture nationale ou régionale :

JOURNAL	1° insertion	2° insertion
AUJOURD'HUI EN FRANCE	mardi 12 mai	
LE MONDE	mardi 12 mai	
LE PARISIEN édition 75	lundi 11 mai	lundi 1° juin
LE PARISIEN édition 94	lundi 11 mai	lundi 1° juin
LE PARISIEN édition 91	lundi 11 mai	lundi 1° juin
LIBERATION	lundi 11 mai	lundi 1° juin
LES ECHOS	mardi 12 mai	mardi 2 juin
LE REPUBLICAIN (hebdomadaire de l'Essonne)	jeudi 14 mai	jeudi 4 juin

L'affichage réglementaire a comporté des affiches au format A2, sur fond jaune, apposés ;  
- d'une part sur les supports des affichages administratifs, dont les hôtels de ville, dans chacune des communes concernées, par les soins des mairies,  
- d'autre part, sur le site, c'est-à-dire dans un faisceau autour de l'axe du tracé projeté, soit 170 affiches, par les soins du maître d'ouvrage, la SGP, via son prestataire.

Sur les lieux où le dossier était à la disposition du public, un panneau d'exposition présentait les principales caractéristiques du projet. De plus, un document relié de 16 pages, intitulé "Dossier d'information de l'enquête publique" était à la disposition de ceux qui souhaitaient conserver une pièce écrite.

## **B.5 – Ouverture et clôture de l'enquête**

L'arrêté préfectoral du 4 mai 2015 (préfecture de la région Ile-de-France, préfecture de Paris), a prescrit "*l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le prolongement vers le sud de l'infrastructure de l'actuelle ligne 14 du métro dans Paris (Saint-Lazare – Olympiades) entre la gare d'Olympiades (gare non incluse) et le site de maintenance et de remisage en arrière-gare d'Aéroport d'Orly du réseau de transport public du Grand Paris et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes du Kremlin-Bicêtre, de l'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue et Thiais (94) et de la commune de Morangis (91).*"

Comme indiqué dans cet arrêté :  
- l'ouverture de l'enquête publique a eu lieu le lundi 1° juin 2015 au matin,

- la clôture a eu lieu le jeudi 9 juillet 2015 au soir, à la fermeture des hôtels de ville et de préfecture ; les observations sur le registre électronique ont été reçues jusqu'au 9 juillet à 12 heures, pour laisser le temps nécessaire à la mise à disposition de tout public des dernières observations qui y étaient portées.

## **B.6 – Les permanences**

Le programme de permanences, tel que prévu par l'arrêté préfectoral fut le suivant :

commune	1° permanence	2° permanence	3° permanence	Adresse des permanences (1)
PARIS 13°	Lundi 01 juin 14:00 – 17:00	Samedi 27 juin 09:00 – 12:00	Jeudi 09 juillet 14:00 – 17:00	Mairie 13° 1 place d'Italie
LE KREMLIN-BICETRE	Mardi 02 juin 09:00 – 12:00	Samedi 20 juin 09:00 – 12:00	Mardi 07 juillet 16:00 – 19:00	Mairie Place Jean-Jaurès
GENTILLY	Mercredi 03 juin 09:00 – 12:00	Mardi 16 juin 16:00 – 19:00	Lundi 06 juillet 09:00 – 12:00	Services urbains 19 rue du Val-de-Marne
ARCUEIL	Mercredi 03 juin 14:00 – 17:00	Samedi 20 juin 14:00 – 17:00	Jeudi 09 juillet 16:00 – 19:00	1° et 3 : Mairie 10 av. P. Doumer 2 : Ecole Kergomard 49 av. G. Péri
VILLEJUIF	Lundi 01 juin 09:00 – 12:00	Samedi 27 juin 09:00 – 12:00	Mercredi 08 juillet 14:00 – 17:00	Mairie Espl. P.-Y. Cosnier
L'HAY-LES-ROSES	Samedi 06 juin 09:00 – 12:00	Mercredi 17 juin 09:00 – 12:00	Mardi 07 juillet 09:00 – 12:00	Mairie 41 rue Jean-Jaurès
CHEVILLY-LARUE	Mercredi 03 juin 09:00 – 12:00	Mercredi 17 juin 14:00 – 17:00	Jeudi 09 juillet 09:00 – 12:00	Service urbanisme 40 r. Elysée Reclus
THIAIS	Jeudi 04 juin 09:00 – 11:45	Samedi 20 juin 09:00 – 11:45	Mercredi 08 juillet 14:00 – 17:00	Mairie 1 rue Maurepas
RUNGIS	Jeudi 04 juin 14:00 – 17:00	Mercredi 17 juin 09:00 – 12:00	Jeudi 09 juillet 13:30 – 16:30	Mairie 5 r. Ste-Geneviève
ORLY	Mercredi 03 juillet 14:00 – 17:30	Samedi 27 juin 09:00 – 12:00	Vendredi 19 juin 09:00 – 12:00	Mairie 1 place François Mitterrand
PARAY-VIEILLE-POSTE	Jeudi 11 juin 14:00 – 18:00	Mardi 30 juin 09:00 – 12:30	Mercredi 08 juillet 09:00 – 12:30	Espace Tabarly 75 av. Paul Vaillant-Couturier
MORANGIS	Mardi 10 juin 09:00 – 12:00	Mercredi 24 juin 09:00 – 12:00	Mardi 07 juillet 09:00 – 12:00	Mairie 12 av. de la République

(1) Dossier d'enquête consultable en mairie, sauf :

- à Gentilly aux Services urbains
- à Arcueil lors de la 2° permanence le samedi 20 juin, à l'école Kergomard
- à Chevilly-Larue, au Service urbanisme
- à Paray-Vieille-Poste, à l'espace Tabarly

## **B.7 - Les réunions publiques**

Deux réunions publiques ont été organisées dans le cadre de l'enquête, selon un choix partagé par la commission d'enquête, l'autorité organisatrice et le maître d'ouvrage.

La première a eu lieu le jeudi 25 juin 2015, à Chevilly-Larue (Théâtre André Malraux, à proximité de la mairie), à 20 heures.

La seconde a eu lieu le lundi 29 juin 2015, à Paris 13° (salle des fêtes de la mairie), à 20 heures.

Les lieux ont été choisis, l'un au Nord du tracé, l'autre en sa partie centrale, correspondant aux lieux d'enjeux majeurs. Les dates ont été choisies en fonction de la disponibilité des salles et pour que les réunions se tiennent dans la deuxième moitié de la durée de l'enquête, mais avant fin juin.

Le déroulé de chacune des réunions fut le même :

- accueil par l'animatrice,
- mot d'accueil du maire ou de son adjoint,
- mot introductif du président de la commission d'enquête, présentant les membres de la commission et l'objet de l'enquête publique et celui de la réunion publique d'information et d'échange (5 minutes),
- film de présentation du GPE (5 minutes),
- présentation du projet par le maître d'ouvrage, avec l'intervention de MM YVIN, président du directoire, GARCIA, directeur des relations territoriales, PONS, directeur de projet (40 minutes),
- échanges avec le public, animés par Mme CHARDONNET (environ 80 minutes)
- conclusion et clôture par le président de la commission.

## **B.8 – Les contacts et entretiens**

### **B.8.1 - Entretiens avec des représentants de la SGP**

> **Rencontre avec M. Philippe YVIN, président du directoire de la SGP**, le 4 juin 2015, en présence de Mme Marjorie LHOMME, du service "communication", par Bernard SCHAEFER, président de la commission d'enquête. La réunion eut pour objet d'une part de présenter par Bernard SCHAEFER à M. YVIN les principes et les modalités de l'organisation de l'enquête, d'autre part de situer par M. YVIN ce projet de prolongement sud de la ligne 14 dans le programme global des missions en cours de la SGP.

> **Rencontre avec M. Jean-Claude PRAGER, directeur des études socio-économiques**, Mme Julie DAVID et M. Jean-Vincent BONIFAS, chargés de mission "études générales" à la "direction du programme", par les commissaires Bernard SCHAEFER, Nicole SOILLY et Philippe LEHEUP, le 2 juin 2015. L'objet de cette rencontre était de compléter les informations sur l'évaluation socio-économique figurant dans le dossier d'enquête et sur sa présentation lors de la réunion de présentation du projet du 20 mai 2015.

S'agissant de la méthodologie retenue, les représentants de la SGP ont souligné qu'elle avait été validée par des experts mondiaux, membres du comité scientifique mis en place par la SGP, et par la contre-expertise indépendante diligentée par le commissaire général à l'investissement. Elle s'appuie sur des modèles développés en interne et à l'extérieur. Ils ont mentionné la permanente évolution des méthodes afin de l'adapter aux très nombreuses incertitudes dues au programme particulièrement innovant du Grand Paris Express et à la volonté de prendre en compte les effets structurants à long terme. De même, ils ont indiqué que la pédagogie sur les éléments d'incertitude constitue une priorité.

Sur un plan économique, la rareté des espaces disponibles dans la région Ile de France demeure un facteur majeur pris en compte. L'ensemble du programme GPE devrait favoriser les mobilités circulaires, valoriser les secteurs à proximité des lignes périphériques et entraîner une densification de la croissance des emplois et des résidents, en facilitant la disponibilité de terrains mutables. De manière plus globale, les représentants de la SGP ont souligné que la réussite des programmes d'accompagnement, en particulier pour les lignes 14 et 18, à Orly, Villejuif et Saclay, ainsi que le développement des mobilités alternatives, conditionnaient, de manière importante, les résultats des études prévisionnelles de trafic.

En synthèse, les représentants de la SGP ont rappelé le caractère prudentiel des prévisions, la rentabilité forte du programme, notamment et tout particulièrement du projet de prolongement de la ligne 14 sud, le respect des dispositions agréées et la prise en compte des recommandations du commissaire général à l'investissement dans le dossier présenté à l'enquête.

### **B.8.2 – Entretiens avec les élus.**

> **Au KREMLIN-BICETRE**, le vendredi 19 juin 2015, entretien avec Monsieur JM. NICOLLE, premier maire adjoint, en présence de Madame E. LE STRAT, directrice de l'aménagement et du patrimoine ; de Bernard SCHAEFER et Philippe LEHEUP.

Les membres de la commission ont évoqué le contexte de l'enquête et donné quelques informations sur les observations déjà recueillies sur le registre électronique. S'agissant de la révision du plan local d'urbanisme, Monsieur le maire adjoint a souligné les orientations en matière de politique de la ville, en particulier la promotion d'un développement urbain maîtrisé autour de la nouvelle gare. Il a mentionné le soutien de la municipalité pour faciliter un accès large au métro, notamment pour les personnes à mobilité réduite, le renforcement des intermodalités et l'optimisation d'une certaine densité autour de la gare. En conclusion, Monsieur JM. NICOLLE a indiqué qu'une délibération sera prise en conseil municipal et portée au registre d'enquête.

> **A VILLEJUIF**, le vendredi 3 juillet, entretien avec Monsieur Franck LE BOHELLEC, maire de la commune ; de Bernard SCHAEFER et Nicole SOILLY.

Il est ressorti de cet entretien que la commune adhère au projet et se félicite de l'implantation de deux gares sur son territoire (lignes 14 et 15). Les remarques ont porté essentiellement sur le périmètre d'implantation de la gare Louis Aragon (ligne 15) avec la mise en service du tramway T7 et la mise en œuvre de ZAC Aragon.

> **A L'HAY-LES-ROSES**, le mercredi 1 juillet, entretien avec Monsieur Vincent JEANBRUN, maire de la commune ; de Bernard SCHAEFER et Nicole SOILLY.

La commune adhère au projet qui s'inscrit dans les perspectives de rénovation urbaine du quartier autour de la gare. Par ailleurs, M. JEANBRUN a fait part de ses souhaits de connaître le plus rapidement possible les mesures de protection qui seront prises, notamment en ce qui concerne la protection acoustique pour le chantier jouxtant le groupe scolaire Lallier afin d'en informer rapidement ses administrés.

> **A ORLY**, le 19 juin 2015, entretien avec Madame JANODET, maire de la commune, de Bernard PANET.

La commune pense que le projet du GPE est très positif, il est attendu. Ce qui semble très important, c'est le développement intermodal qui doit aller de pair avec la ligne 14 : liaisons T9, TGV, bus. L'enjeu est le développement même du secteur (N7, densification possible ...) en liaison avec l'EP ORSA (Orly/Rungis/Seine Amont). La commune souhaite une étude approfondie sur l'évacuation des terres, qui devrait se faire par voie ferrée ; il y aura des perturbations des lignes (différentes le jour et la nuit) qu'il faudra gérer.

Il est souhaitable que la gare soit plus "universelle", avec des commerces, des bureaux, des lieux animés ; il faut intégrer le développement urbain prévu. Enfin, la commune souhaite également une bonne concertation en continu avec la SGP.

> **A PARAY-VIEILLE-POSTE**, le 21 juillet 2015, entretien avec Monsieur DEGIOANNI, maire de la commune, accompagné de Monsieur IACOBELLI, responsable du service urbanisme et aménagement de Bernard PANET.

La commune a donné un avis positif aux lignes 14, 18 et aux TC prévus : projets importants, dont dépend le pôle Rungis/Orly, et le développement du Nord Essonne (bassin d'emploi important).

Le SMR est prévu à Morangis, mais il y faut également une gare de voyageurs : elle évitera une importante circulation automobile, et elle répondra aux besoins du bassin d'emplois et au développement du secteur. Il faut au moins garder la potentialité d'un tel embranchement.

> **A MORANGIS**, le 7 juillet 2015, entretien avec Monsieur NOURY, maire de la commune, de Bernard PANET.

La commune de Morangis est bien entendu favorable au projet, mais elle regrette que ne soit pas prévue une gare de voyageurs : il est dommage d'avoir les voies sans gare. A minima, il faudrait que la réalisation permette la possibilité d'une gare de voyageurs plus tard sans frais supplémentaires : la conception devra au moins tenir compte de cela. Les employés du SMR (qui n'auront pas de métro !) devront pouvoir disposer d'un parking ; celui-ci devra également recevoir les gens intéressés en "rabattement".

### B.8.3 – Entretien avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)

Le STIF et la commission d'enquête ont estimé utile de se rencontrer, pour échanger sur des points soulevés pour le projet de prolongement Sud de la ligne 14, aussi bien par le public que par la commission d'enquête. Le 09 juillet, dans les locaux du STIF, se sont rencontrés :

- du STIF, Madame Sophie MOUGARD, directrice générale, Madame Catherine BARDY, directrice de l'exploitation, Monsieur Jean-Louis TERRIN, directeur des projets d'investissement,
- de la commission d'enquête, Bernard SCHAEFER et Bernard PANET.

**Des points étaient soulevés par le STIF** lors de son approbation du dossier d'enquête, dans un document figurant au dossier d'enquête.

- **La méthode d'évaluation socio-économique du projet.** La SGP utilise la méthode dévaluation préconisée par l'Etat, mais le STIF regrette que sa demande qui souhaite voir aussi appliquer la méthode francilienne n'ait pas été satisfaite. Celle-ci mesure essentiellement les avantages directs et indirects liés aux transports et n'intègre pas des externalités indirectes telles que l'impact sur l'urbanisation ou sur la localisation de l'emploi. Sans nier l'intérêt de la méthode utilisée par la SGP, le STIF voudrait pouvoir comparer les projets du GPE aux autres projets réalisés ou en cours d'étude, avec la même méthode. Pour le STIF, le seuil de référence pour la rentabilité d'un projet de transport est un taux de rentabilité interne (TRI) de 8 %, selon sa méthode.

- **Les conditions d'exploitation de la ligne 14.** Concernant les SMR, le STIF a rappelé son exigence que les SMR de la ligne 14, au Nord et au Sud, soient suffisamment dimensionnés pour assurer le remisage de la totalité des rames et qu'il n'y ait pas de remisage en ligne, ce qui ne semble pas actuellement satisfait. L'argument du STIF est une sécurité d'exploitation de la ligne en cas de panne d'une rame en début de service. Par ailleurs, le STIF attend des précisions sur la façon de traiter le problème de la saturation du tronçon central de la ligne 14, problème identifié dans les prévisions de trafic.

- **Les rabattements sur les gares.** Pour l'ensemble du GPE, une enveloppe d'1,5 G€ a été décidée pour le financement des actions d'interconnexion et d'intermodalité. Et une enveloppe de 100 k€ de subventions à des études pour les rabattements sur les gares. Le STIF a rappelé que la SGP a la compétence d'aménageur potentiel dans un rayon de 400 m autour des gares et que ce rôle inclut l'aménagement de la voirie.

Dès à présent, une sensibilisation des collectivités locales a été entreprise par le STIF, à l'échelle du GPE, compte tenu de l'enjeu pour l'attractivité des lignes et la compétence des collectivités locales en urbanisme et police de la voirie. De plus, une évaluation a déjà été faite sur le dimensionnement en postes à quai des gares routières de rabattement, pour l'ensemble du GPE. Pour la ligne 14, les principes de restructuration des lignes de bus ont déjà été présentés aux collectivités locales.

#### **A propos de points soulevés par le public lors de l'enquête.**

- **La tarification.** Il y a lieu de distinguer la structure tarifaire et les techniques de monétique. La première est de la seule responsabilité du Conseil d'administration du STIF. Quant aux évolutions envisageables de la monétique, elles n'ont pas de conséquences sur le dimensionnement des gares à l'échelle de l'état actuel du projet.

- **Une gare supplémentaire à Morangis ?** Le STIF a signalé qu'il n'a pas aujourd'hui d'avis à émettre sur cette interrogation locale d'une partie du public. Le GPE a été décidé dans son principe et ses grandes lignes par voie législative et le schéma d'ensemble de ses lignes par voie gouvernementale. Le STIF a souligné que l'accessibilité depuis le Nord de l'Essonne à la gare d'Orly fait partie du projet et des réflexions en cours : gare routière, refonte des itinéraires d'accès des bus pour réduire le temps et les kilomètres dans l'aire de l'aéroport, aménagements cyclables.

- **La Petite Ceinture.** La réutilisation de l'emprise de la Petite Ceinture pour une ligne de transport en site propre qui doublerait et soulagerait la ligne de tramway T3 n'est pas actuellement à l'ordre du jour, mais des mesures conservatoires ont été prises par la SNCF pour ne pas condamner une telle hypothèse. Pour le futur proche, le STIF considère que :

- la fréquentation du T3 sera soulagée par la mise en service de la ligne 15 Sud,
- il reste des possibilités d'augmenter la fréquence et donc la capacité du T3.

## **B.9 – Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse.**

**Le procès-verbal de synthèse** des observations écrites du public recueillies dans les registres et les courriers adressés à la commission d'enquête a été remis en mains propres et commenté dans les locaux de la SGP le 5 août 2015. Etaient présents :

- de la SGP, MM Bernard CATHELAIN, membre du directoire, Pascal VANEL, adjoint au directeur de projet, Jean-Pierre BOUCHUT, directeur juridique, Mme Catherine HO-TAN, responsable juridique senior, MM Umberto PISU, responsable unité systèmes et sécurité, Frédéric WILLEMIN, directeur ingénierie environnementale, Etienne PIHOUEE, chargé de mission à l'ingénierie environnementale, Rémy BIGEAULT, assistant à la direction de projet,
- de la commission d'enquête, MM Bernard SCHAEFER, Bernard PANET, et Jackie HAZAN.

**Le mémoire en réponse** de la part de la SGP, maître d'ouvrage, a été présenté et commenté à la commission d'enquête par la SGP, dans ses locaux le 6 octobre 2015. Etaient présents :

- de la SGP, MM B. CATHELAIN, membre du directoire, G. PONS, directeur de projet, P. VANEL, adjoint au directeur de projet, J. – P. BOUCHUT, directeur juridique, B. LABAT, directeur valorisation et patrimoine, F. WILLEMIN, directeur ingénierie environnementale, R. RIGAULT, assistant à maître d'ouvrage (SETEC), Mme M. LHOMME, chargée de communication,
- l'ensemble de la commission d'enquête.

## **C - ANALYSE DU DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

### **C.1 - La procédure, dossier, publicité**

La commission d'enquête constate que la procédure mise en œuvre en vue de la DUP du prolongement Sud de la ligne 14 et de la MECDU pour les communes qui le nécessitent correspond aux prescriptions réglementaires, notamment du code de l'environnement et du code de l'expropriation.

La commission d'enquête considère le dossier d'enquête publique comme complet, bien présenté, relativement didactique malgré son importance (peu facile à consulter physiquement et lourd à charger sur Internet) et sa complexité. La structure du plan de ce dossier, sa rédaction manifestement professionnelle, la citation des sources et des statistiques, la documentation qui l'illustre, abondante et de qualité, le souci de mettre à la portée du public les informations qu'il contient lui confèrent un caractère de sérieux. C'est le cas tout particulièrement pour l'étude d'impact et notamment son résumé non technique.

Les certificats transmis par les communes à la préfecture d'Ile-de-France et de Paris attestent de la réalisation de l'affichage réglementaire (panneaux d'affichage administratif). Les membres de la commission ont également constaté, par sondage, la présence d'affiches sur les lieux mêmes du projet, mise en place sous la responsabilité de la SGP.

### **C.2 – Le déroulement des permanences et la manifestation du public**

Chacun des commissaires enquêteurs a tenu, au nom de la commission d'enquête trois permanences dans chacune des communes qui lui étaient dévolues. Dans l'ensemble, les conditions ont été satisfaisantes dans les différents sièges de permanence, sur le plan de l'accueil matériel et relationnel.

Au-delà du déroulement satisfaisant des permanences (il n'y a pas eu d'incident notable pouvant mettre en cause la qualité de cette consultation du public), il faut noter des différences importantes concernant l'affluence du public selon les communes, de modérée voire inexistante dans certaines communes à importante dans d'autres communes davantage concernées par le projet et par ses impacts

Le résumé du déroulement de ces permanences par chacun des commissaires enquêteurs de la commission d'enquête montre bien ces différences d'un site à l'autre.

**> A Paris 13<sup>ème</sup> arrondissement**, les permanences ont eu lieu le lundi 1<sup>er</sup> juin après-midi, le samedi 27 juin et le jeudi 9 juillet après-midi, en mairie.

La participation du public (42 personnes) a été forte lors de la première et de la dernière permanence. L'affichage et le fléchage du lieu de permanence, mis en place depuis le hall principal de la mairie, ont permis aux personnes de rencontrer aisément le commissaire enquêteur individuellement. Un local indépendant a été mis à la disposition du public pour permettre des échanges en groupe, si besoin, et une étude du dossier dans des conditions très satisfaisantes. Il faut mentionner une légère confusion entre la tenue des permanences et les deux réunions d'information. Le climat a été tendu à certains moments, la présentation des éléments pertinents du dossier a permis de l'apaiser. Les services de la mairie ont répondu aux attentes du commissaire enquêteur et du public. Le président de la commission d'enquête a été présent lors de la deuxième permanence.

Certaines personnes ont évoqué oralement la lourdeur du dossier sur Internet et la difficulté de le charger même partiellement.

**> Au Kremlin-Bicêtre**, les permanences ont eu lieu le mardi 2 juin au matin, le samedi 20 juin au matin et le mardi 7 juillet l'après-midi.

La salle réservée aux permanences se situait à l'entrée de la mairie à proximité du bureau d'accueil. La responsable du service de l'urbanisme, Madame DENAT, a démontré une grande disponibilité. Lors des trois permanences, seize personnes se sont présentées pour demander des précisions sur le projet ou rédiger des observations. Lors de la permanence du 7 juillet, quelques personnes ont fait part de leur mécontentement à propos d'une lettre qui leur avait été envoyée personnellement par la RATP mentionnant une expertise de bâtiments, d'une part, et une évaluation avant possible expropriation, d'autre part.

M. LAURENT, maire du Kremlin-Bicêtre, député, a rencontré le commissaire enquêteur de manière informelle et une rencontre avec M. NICOLLE, maire adjoint, a eu lieu. Une délibération du conseil municipal a été agrafée au registre.

**> A Gentilly**, les permanences ont eu lieu le mercredi 3 juin au matin, le mardi 16 juin l'après-midi et le lundi 6 juillet au matin.

Conformément aux termes de l'arrêté, les permanences se sont tenues dans une salle des services techniques de la ville. L'accueil par le responsable de la direction des projets urbains, M. OBERHAUSER, a été très satisfaisant. Par ailleurs, il convient de souligner la disponibilité des services de la mairie en charge de l'accueil du public. Il est à noter que l'enquête a été évoquée dans le bulletin d'informations municipal et sur le site Internet de la ville. La participation aux permanences a été faible, cinq personnes. Il a été reconnu qu'une information préalable importante avait été déjà diffusée sur le projet.

Le 16 juin 2015, Monsieur F. AGGOUNE, maire adjoint notamment délégué pour l'écologie urbaine et l'espace public, le transport, la voirie et les déplacements, s'est entretenu avec le commissaire enquêteur pour faire un point complet sur les projets à court et moyen terme. L'élu a souligné que le prolongement de la ligne 14 sud valorisera les programmes immobiliers en cours ainsi que la partie Est de la commune.

**> A Arcueil**, les permanences ont eu lieu le mercredi 3 juin après-midi, le samedi 20 juin après-midi et le jeudi 9 juillet après-midi.

L'affichage réglementaire de format A2 sur fond jaune a été apposé sur le panneau d'affichage administratif municipal devant l'entrée de la mairie, les panneaux d'exposition de la SGP installés dans le hall d'accueil avec les dépliants renseignant le public.

Les première et troisième permanences se sont déroulées dans une salle de réunion située à proximité du hall d'accueil de la mairie. Le dossier d'enquête et le registre ont été disposés dans ce hall sous la surveillance des services d'accueil et facilement accessibles pour le public.

La deuxième permanence s'est tenue un samedi après-midi, dans les locaux d'une école primaire, située au nord de la commune dans un quartier davantage impacté par le tracé de la future ligne.

Au cours de ces trois permanences, le commissaire enquêteur n'a reçu aucun visiteur et le registre est resté vierge. La commune d'Arcueil est peu impactée par le tracé de la ligne 14, sur une longueur de 50 mètres seulement, dans le nord de la commune, et dispose d'une station de RER. Il se peut que ce soit la raison de ce manque de participation.

**> A Villejuif**, les permanences ont eu lieu le lundi 1<sup>er</sup> juin au matin, le samedi 27 juin au matin et le mercredi 8 juillet après-midi.

Les panneaux d'exposition de la SGP ont été installés dans le hall d'accueil de la mairie avec les dépliants renseignant le public.

Les permanences se sont déroulées dans une salle de réunion des services techniques situés à proximité de la mairie. Le dossier d'enquête et le registre disposés auprès du secrétariat ont été mis en évidence et accessibles au public dans des conditions satisfaisantes

Hormis une observation déposée par un visiteur au cours de la permanence du samedi matin ; aucune autre observation n'a été consignée sur le registre d'enquête.

**> A l'Haÿ-les-Roses**, les permanences ont eu lieu le samedi 6 juin au matin, le mercredi 17 juin au matin et le mardi 7 juillet après-midi.

L'affichage a été réalisé de manière efficace, le dossier et les panneaux de présentation élaborés par la SGP mis en évidence et accessibles au public dans des conditions satisfaisantes. Les permanences ont eu lieu dans les locaux de la mairie, une vaste salle attenante au hall d'accueil. Le registre a été photocopié et transmis au commissaire enquêteur

régulièrement par les services d'urbanisme. Le président de la commission d'enquête a été présent lors de la deuxième permanence.

La commune est particulièrement concernée puisqu'elle abritera une gare et un puits de tunnelier ; de ce fait, la fréquentation des permanences s'en est ressentie. Plusieurs riverains et deux associations sont venus faire part de leurs craintes quant aux éventuelles nuisances générées par le passage du tunnelier et par l'évacuation des déblais.

L'implantation de la gare dans un environnement actuellement pavillonnaire et le devenir de ce quartier ont également soulevé des inquiétudes.

**> A Chevilly Larue**, les permanences ont eu lieu le mercredi 3 juin au matin, le mercredi 17 juin après-midi et le jeudi 9 juillet au matin, non en mairie mais dans les locaux du service urbanisme.

Le membre de la commission d'enquête a constaté que l'affichage en mairie était correct. Il a aussi apprécié l'aide et l'efficacité de Madame BRIGANT, responsable du service urbanisme, sur l'ensemble des permanences. Le président de la commission d'enquête a été présent lors de la deuxième permanence.

Le public présent aux permanences a été de 7 personnes à la première, 17 à la seconde, 4 à la troisième. Le président de la commission d'enquête a été présent lors de la seconde permanence.

**> A Thiais**, les permanences ont eu lieu le jeudi 4 juin au matin, le samedi 20 juin au matin et le mercredi 8 juillet après-midi.

L'affichage en mairie a été constaté comme correct. Mais le membre de la commission d'enquête a refusé d'être installé dans le hall sur une table supportant les armoires du dossier, avec aucune place pour travailler ; il a été transféré dans la salle des mariages, au sous sol, mais sans le dossier. Une seule personne est venue lors de la première permanence ; les documents personnels du membre de la commission d'enquête ont suffi pour donner beaucoup d'explications sur le projet. L'avis exprimé par cette personne a été favorable.

Une personne aussi à chacune des deux permanences suivantes, émettant chacune un avis favorable.

Pendant toute la durée de l'enquête, le membre de la commission d'enquête n'a rencontré qu'une personne du service urbanisme, Madame NIAL HASSANI, directrice générale adjointe, venue accompagner la personne lors de la première permanence.

**> A Rungis**, les permanences ont eu lieu le jeudi 4 juin après-midi, le mercredi 17 juin au matin, et le jeudi 9 juillet après-midi, dans les locaux de la mairie.

Lors de la première permanence, le membre de la commission d'enquête a constaté qu'il n'y avait aucune affiche relative à l'enquête, ni sur l'entrée de la mairie, ni sur les panneaux tout proches, alors qu'il y en avait pour trois autres enquêtes. La mairie était en travaux ce qui a entraîné des navettes entre cette mairie et l'ancienne. Le membre de la commission d'enquête a exigé la récupération d'une affiche jaune dans les étages, pour la mettre sur la porte de la mairie. Pourtant, PubliLégal était passé la veille et n'avait pas fait de remarque à ce sujet. En revanche, un agrandissement de la petite notice sur l'enquête était accroché dans le hall.

Le public présent aux permanences a été de 0 personne à la première, 1 à la seconde, représentant 4 entreprises, et 1 à la troisième.

Pendant toute la durée de l'enquête, et au cours des permanences, le membre de la commission d'enquête n'a rencontré qu'une personne du service urbanisme de manière très furtive, qui ne s'est pas présentée plus précisément.

**> A Orly**, les permanences ont eu lieu le mercredi 3 juillet après-midi, le vendredi 19 juin au matin et le samedi 27 juin au matin, dans les locaux de la mairie.

Les conditions d'accueil, d'information du public (à l'entrée de la mairie et à l'étage où se trouvait le dossier) et de consultation du dossier (dans une grande salle de réunion) n'appellent aucune observation. Aucun public ne s'est présenté lors des trois permanences effectuées.

**> A Paray-Vieille-Poste**, les permanences ont eu lieu le jeudi 11 juin après-midi, le mardi 30 juin au matin et le mercredi 8 juillet au matin. Le président de la commission d'enquête a été présent lors de la deuxième permanence.

Les permanences ont eu lieu à l'Espace Tabarly, proche de la mairie, les services techniques chargés de la gestion du dossier étant à proximité.

La signalisation, l'accueil et la consultation du dossier (dans une grande salle en amphithéâtre) étaient très corrects. Les trois permanences prévues se sont déroulées conformément à l'arrêté préfectoral, mais sans aucun public.

> **A Morangis**, les permanences ont eu lieu le mardi 9 juin au matin, le mercredi 10 juin au matin, le mercredi 24 juin au matin et le mardi 7 juillet au matin.

Une permanence supplémentaire a été tenue dans cette commune. En effet, l'arrêté et l'affichage indiquaient une permanence le "mardi 10 juin" au matin ; c'est en fin de la permanence réalisée le mardi 9 que l'erreur de calendrier s'est révélée. Le président de la commission a préféré refaire une permanence le mercredi 10 juin au matin, par ses soins.

Un public moyennement nombreux, mais régulier, s'est présenté au commissaire enquêteur lors des permanences effectuées dans la commune, et qui se sont passées dans une salle de réunion de bonnes dimensions.

La signalisation et l'accueil du public permettaient une bonne information.

>> **Les réunions publiques**, à Chevilly-Larue et à Paris 13 ° (Cf. ci-dessus) ont rassemblé chacune un public d'environ 200 à 250 personnes. Un compte rendu succinct des réunions figure dans le chapitre E (tome 2 du présent rapport) ; le compte rendu exhaustif de chacune des réunions figure en annexe (tome 3).

### **C.3 – Les registres, l'utilisation du registre électronique**

**Les interventions écrites du public** reçues pendant la durée de l'enquête se répartissent en :

- 6 par courrier au siège de l'enquête
- 137 sur les registres "papier" mis à disposition du public dans les 12 communes et dans les 3 préfectures,
- 456 sur le registre électronique.

C'est dire qu'un quart des interventions ont été exprimées par les moyens traditionnels et trois quarts par ce nouveau média qu'est le registre électronique.

Lors de la préparation de l'enquête, le maître d'ouvrage a souhaité la mise en place d'un registre électronique ; ce souhait a été accepté par la commission d'enquête et par la Préfecture. Le registre électronique a été mis en place par PubliLégal, prestataire de la SGP. Ce registre était accessible à partir du site Internet de la Préfecture, indiqué dans l'arrêté et sur les affiches de l'enquête ; mais aussi à partir de celui de la SGP. La consultation du dossier d'enquête sur Internet permettait de passer directement au registre électronique.

L'internaute était invité à déposer une observation, mais auparavant il lui était possible de consulter les observations déjà déposées. Les observations électroniques étaient communiquées quotidiennement aux membres de la commission ainsi qu'à la Préfecture et à la SGP.

Le registre électronique, avec son adresse électronique, était annoncé dans l'arrêté préfectoral et sur l'affiche ; il y était présenté comme "moyen de communication complémentaire".

Il apparaît à l'issue de l'enquête publique que le registre électronique fut bien un moyen complémentaire utilisé par le public, lui permettant à davantage s'exprimer.

Les interventions sur le registre électronique furent globalement plus courtes que les autres : 1,4 observation élémentaire par intervention sur le registre électronique, 2,9 sur les autres registres, 1,7 en moyenne générale. Un nombre important d'interventions, surtout au début de l'enquête, ont été des avis favorables exprimant une satisfaction sur le projet, argumentée ou non. En fin d'enquête, un nombre important d'interventions, principalement sur le registre électronique, se limitaient à un point très particulier, la demande d'une gare supplémentaire à Morangis (Cf. chapitres sur le dépouillement et sur l'analyse des observations).

## D - Dépouillement des observations du public portées aux registres

### >> TABLEAU RECAPITULATIF GENERAL

n° de registre	lieu de registre	nombre d'interventions (*)	nombre d'observations élémentaires
01	PARIS 13 °	36	87
02	LE KREMLIN-BICETRE	13	26
03	GENTILLY	4	9
04	ARCUEIL	0	0
05	VILLEJUIF	2	10
06	L'HAY-LES-ROSES	19	72
07	CHEVILLY-LARUE	24	62
08	RUNGIS	3	15
09	THIAIS	4	8
10	ORLY	0	0
11	PARAY-VIEILLE-POSTE	2	7
12	MORANGIS	28	68
13	PREFECTURE ILE-DE-FRANCE et PARIS	2	2
14	COURRIER POSTAL	6	47
15	REGISTRE ELECTRONIQUE	456	629
16	PREFECTURE DU VAL-DE-MARNE	0	0
17	PREFECTURE DE L'ESSONNE	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>599</b>	<b>1 042</b>

(\*) Sans double compte : les interventions totalement identiques portées à la fois dans le registre électronique et dans un registre local ont été portées et analysées préférentiellement dans le registre local.

>> Dans les tableaux ci-après, chaque intervenant est identifié par un code dont la première partie est le numéro du registre (de 1 à 17) et la seconde partie le numéro d'ordre de l'intervenant dans le registre. Lorsque l'intervention porte sur plusieurs sujets ou points distincts, ceux-ci sont considérés chacun comme observation élémentaire qui fait l'objet de la troisième partie du code. Ce code est utilisé pour citer ces observations dans l'analyse qui en est faite dans le procès-verbal de synthèse.

Les propos des intervenants sont synthétisés. Leur identité est classée en : particulier (le plus souvent), association ou collectif, autre (par exemple un maire ou un président de Conseil départemental).

Chaque observation a fait l'objet d'une appréciation de la part de la commission d'enquête : favorable ; favorable accompagnée d'une suggestion ou d'un souhait ou d'une réserve ; défavorable ; interrogation ; contre-proposition ; autre. La distinction est parfois délicate à établir entre interrogation, souhait, contre-proposition. Le nombre total de contre-propositions est de 33 ; certaines sont identiques.

D.01		REGISTRE : PARIS XIII °									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>du lundi 1° juin au jeudi 9 juillet 2015</b>											
1.1	<b>M. et Mme THIEUX</b> , 121 avenue d'Italie Paris	X				X					
1.1.1	L'idée est bonne mais à revoir, toutefois <b>refus de subir</b> l'extension de la ligne 14 qui supprimerait le jardin 121, av. d'Italie.					X					
1.1.2	Ne nécessite pas l'ouverture d'un <b>puits de lumière</b> , pourquoi ne pas le placer dans le <b>jardin du moulin de la pointe</b> ?							X			
1.2	<b>M. LESCARRET</b> Francis	X									
1.2.1	Recueille des informations.										X
1.3	<b>ANONYME</b>	X									
1.3.1	Souligne l'utilité de l'entretien concernant le <b>projet du GPE</b> .										X
1.4	<b>ILLISIBLE</b>	X			X						
1.4.1	Mentionne que l'extension vers l'aéroport d'Orly est <b>formidable</b> .				X						
1.4.2	Toutefois la gare <b>Olympiades</b> est une véritable catastrophe, escalators en panne.										X
1.5	<b>MM. HASSID C. et J.-C., et Mme COUSIN</b> , Tour Super Italie	X									
1.5.1	Notent que les travaux de la ligne 14 sont <b>une ineptie totale</b> , regrettent l'absence d' « homme de l'art » lors de réunions à la mairie.										X
1.5.2	S'interrogent : Savez-vous que vous vous heurtez à des terrains calcaires ? quelle est la <b>certitude de la qualité de ces travaux</b> ? Qui nous donne l'assurance que ces travaux seront réalisés dans les <b>règles de l'art</b> ? Il y a trop d'incertitude, de « légèreté » alors que cela concerne <b>un IGH</b> .							X			
1.5.3	Ne pouvait-on pas faire cette ligne vers la <b>Porte d'Italie ou la Place de Rungis</b> ?									X	
1.5.4	Qui <b>prend en compte les nuisances</b> occasionnées pendant la durée des <b>travaux</b> ?							X			
1.6	<b>M. CIVET</b> Gérard, Tour Super Italie	X				X					
1.6.1	Note que ce <b>projet est très inquiétant</b> .					X					
1.6.2	Déplore de nombreuses fissures qui ont d'ailleurs provoqué des dégâts des eaux. Les <b>tremblements et vibrations</b> risquent de provoquer des risques graves sur la construction.							X			
1.6.3	Il serait préférable de prévoir l'emplacement de la <b>station au niveau de la Porte d'Italie</b> , communication avec le tramway, connexion avec le métro, moins de nuisances vu l'espace disponible.									X	
1.7	<b>ANONYME</b>	X									
1.7.1	Souligne que la priorité doit être accordée à la <b>sécurité et la stabilité de la tour Super Italie</b> .										X
1.7.2	Note qu'il serait préférable de <b>ne pas avoir de superstructure</b> même en verre afin de préserver l'entrée et les jardins de la tour ainsi que l'entrée du parking					X					
1.8	<b>M. HASSAN</b> Max, 121, av. d'Italie Paris 13	X									
1.8.1	Déplore l' <b>absence de maquette</b> .										X
1.8.2	Fait état de <b>risques graves sur la structure</b> de la Tour Super Italie du fait des vibrations.								X		
1.8.3	S'interroge sur la suppression de l' <b>accès aux parkings</b> .								X		
1.8.4	Le risque de nombreuses « <b>niches à voyou</b> » à l'entrée prévue de la station.										X

01		REGISTRE : PARIS XIII ° (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor. susception	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
1.9	<b>M. STAMBOULI</b> Jacques, <b>Association usagers des transports</b> , Paris 13 (FNAUT-IdF), 34 rue des Cordeliers 75013		X								
1.9.1	<b>Soutient</b> le prolongement, note que les nouveaux équipements amélioreront l'accès au métro dès 2019.				X						
1.9.2	Demande que les travaux soient les moins éprouvants pour les riverains avec une <b>concertation avec les associations</b> locales de co-propriétaires et de locataires riverains.							X			
1.9.3	S'interroge sur la <b>date de mise en service du métro</b> à Maison-Blanche (2022 ?)							X			
1.9.4	Demande que l' <b>Inter modalité</b> (bus, vélo, marche à pied) soit mieux prise en compte.							X			
1.10	<b>Mme GRIMBERT</b> Isabelle	X									
1.10.1	Insiste sur la <b>pose de plaques anti-vibratoires</b> sous les traverses dans la zone sensible entre l'atelier et la nouvelle gare « Maison Blanche »					X					
1.10.2	Souhaite connaître la conduite tenue par l'opérateur en cas de <b>rupture éventuelle d'une canalisation d'eaux usées</b> suite à un tassement et le risque de déversement dans une chaufferie de l'immeuble situé au coin avenue d'Italie et rue de la Vistule							X			
1.11	<b>M. DURAND</b> G, Résidence de la Fontaine aux Clercs, 76 rue Brillat Savarin et 84 rue Vergniaud 75013	X									
1.11.1	Prend note que la création d'une <b>station Place de Rungis</b> est censée présenter plus de difficultés techniques et un coût d'investissement plus élevé										X
1.11.2	Propose de mettre en place des <b>transports de rabattement performants</b> notamment à Maison-Blanche					X					
1.11.3	Souligne les <b>coûts sociaux</b> liés aux <b>nuisances des travaux</b>										X
1.11.4	Propose <b>d'utiliser la plate forme de la Petite Ceinture</b> actuellement inutilisée entre la station Poterne des Peupliers du T3 et Maison Blanche, à équiper d'un transport de type navette ou de trottoir roulant								X		
1.12	<b>M. ou Mme BORFIGA</b> M., 121 avenue d'Italie Tour Super Italie 75013	X									
1.12.1	<b>Favorable</b> à la prolongation de la ligne 14				X						
1.12.2	Souhaite que la <b>gare conserve la sortie actuelle de la ligne 7</b> afin de préserver le jardin au pied de l'immeuble et un certain recul par rapport au flux piétonnier					X					
1.12.3	S'interroge sur la <b>possibilité d'installer les sorties</b> de l'autre côté de l'avenue au niveau du <b>jardin du moulin à pointe</b>							X			
1.13	<b>Mme SEVY</b> , 121 avenue d'Italie	X									
1.13.1	Mentionne que personne n'est satisfait de votre <b>projet de métro qui n'a aucune raison d'être</b> , qui coûtera une fortune et qui risque de fissurer la tour Super Italie, aucun besoin des monstrueux travaux							X			

01		REGISTRE : PARIS XIII ° (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
1.14	<b>M. BAZINET</b> Maurice, 121 avenue d'Italie 75013 Rappelant l' <b>effondrement</b> de la cour de l'école de la rue Auguste Perret et les fissures sur deux immeubles jouxtant le 107 avenue d'Italie et mentionne les immeubles du 119, La Sablière et el Consul,	X								
1.14.1	Propose que la <b>station Porte d'Italie soit construite sous le square Robert Bajac</b> et le terrain inutilisé vers le Kremlin, station qui ne poserait pas de problème de sécurité à des immeubles								X	
1.14.2	<b>Propose une prolongation de la ligne 7 du métro</b> vers Orly, considéré comme beaucoup plus économique								X	
1.14.3	Souligne que le nouveau <b>quartier Place de Rungis</b> est oublié									X
1.14.4	S'interroge sur l' <b>utilité d'une verrière</b> occultant l'entrée de la Tour et du parking (400 places)							X		
1.14.5	Souhaite des <b>garanties écrites</b> sur ces différents points ainsi que sur la sécurité, la tranquillité, l'utilité de la station									X
1.15	<b>M. NGUYEN MANH DUNG</b> , 121 avenue d'Italie	X								
1.15.1	Note trois remarques concernant Maison-Blanche : l'entrée du parking, l'espace vert, le risque d'attroupement de personnes cachées par le bloc de verre.									X
1.16	<b>M. BRUNET</b> Jean-Marc, 121 avenue d'Italie	X								
1.16.1	Souhaite s'assurer que les <b>travaux ne déstabiliseront pas l'immeuble</b> (pour mémoire l'éboulement lié aux travaux de Météor)					X				
1.16.2	<b>Remettre en l'état l'espace vert</b> devant l'immeuble							X		
1.16.3	Laisser les <b>accès parking</b> en l'état							X		
1.16.4	<b>Est opposé à des blocs de verre</b> qui couperont le trottoir, cacheront l'accès à la Tour Super Italie, créant des zones d'attroupement et de squats					X				
1.17	<b>M. LASNIER</b> Jacques, 22 rue Caillaux 75013 <i>(Document agrafé de 7 pages qui apporte des observations pour le tronçon entre l'atelier Tolbiac national et la gare de Maison Blanche)</i>	X								
1.17.1	<b>S'agissant du sous-sol</b> , souligne la présence d'une nappe phréatique à - 16m, la pollution possible des sols liée à un ancien marché aux porcs, des infiltrations consécutives à des fuites d'eau ou du réseau CPCU, la présence de puits comblés le long de l'avenue d'Italie (non répertoriés sur la carte de l'IGC), des « tampons » sur la chaussée Avenue d'Italie ainsi que la découverte de vides souterrains lors de sondages									X
1.17.2	Mentionne que l' <b>immeuble du 22 rue Caillaux</b> comporte une fosse de relevage à proximité d'une chaufferie au fuel au 3° sous-sol, que des <b>fissurations</b> auraient des dommages importants sur le fonctionnement de la pompe de relevage et que des injections de béton pourraient s'infiltrer au travers des murs en moellons, <b>sollicite une information particulière</b> en phase d'études,							X		
1.17.3	S'interroge sur les <b>vibrations en exploitation</b> fonction de la faible couverture de terrain, de la structure du bâti et de l'écho en traversée de l'espace de l'ancien atelier de maintenance vidé et demande l' <b>installation de « plaque antivibratile » sous les traverses</b>							X		
1.17.4	Demande de vérifier l' <b>évolution des éventuels incidents durant et après les travaux</b>							X		

01		REGISTRE : PARIS XIII ° (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favorable suscension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
1.18 1.18.1	<b>M. AELION</b> Michel, Boulogne-Billancourt Mentionnant que la ligne 14 deviendra sans doute la plus chargée du réseau, s'interroge sur un possible dysfonctionnement de la ligne et la possibilité d'une <b>exploitation segmentée</b> dès la conception de l'ouvrage, cette possibilité pourrait-elle être envisagée avec l'atelier Tolbiac ?	X						X		
1.19 1.19.1 1.19.2 1.19.3	<b>Mme AGUETTANT</b> Vérane, Paris 13 <b>Favorable</b> à l'extension de la ligne <b>Conserver une station de type parisien à Maison-Blanche</b> sans infrastructure supplémentaire (pas de verrière, pas de commerces en sous-sol ou en surface pour préserver les commerces actuels, pas de travaux en surface) Souhaite que le <b>petit jardin ne soit pas détruit</b>	X			X	X			X	
1.20 1.20.1 1.20.2	<b>Mme COLA</b> Lola Souligne que le <b>projet est indispensable</b> pour Paris et la métropole Permet de <b>désenclaver certains quartiers</b> , rééquilibrer l'offre de transport avec la banlieue et offre de nouvelles connexions	X			X					X
1.21 1.21.1 1.21.2 1.21.3	<b>ILLISIBLE</b> Note que l'augmentation des transports publics <b>limite la circulation automobile</b> Mentionne que l' <b>accès direct à Orly sera un plus</b> pour les usagers Note que la nouvelle <b>station « Maison Blanche »</b> permettra de mieux desservir ce quartier du 13° sans créer de désagréments pour les riverains	X								X X X
1.22 1.22.1 1.22.2 1.22.3	<b>ILLISIBLE</b> Souligne que le prolongement jusqu'à l' <b>aéroport d'Orly est un vrai plus</b> Note que le raccordement à la ligne 7 et la proximité du tramway <b>permettent de rejoindre la Gare de Lyon et Saint Lazare</b> Note une <b>réelle facilité de déplacements</b> pour des millions d'usagers parisiens et de banlieue de cette partie Est d'Île de France	X								X X X
1.23 1.23.1	<b>M. VOUSAIRE</b> Alain, 50 rue du Disque 75013 Mentionne son <b>enthousiasme</b> pour le prolongement de la ligne 14	X			X					
1.24 1.24.1 1.24.2	<b>ILLISIBLE</b> Note « super projet ! super idée ! » pour un <b>décloisonnement</b> de Paris Ce trajet permet d' <b>éviter les embouteillages</b> pour aller à Orly	X			X					X
1.25 1.25.1 1.25.2	<b>ILLISIBLE</b> <i>"L'aventure de la ligne 14"</i> continue dans le 13° avec la station "Maison Blanche" Souligne que la ligne va <b>faciliter grandement l'accès</b> au centre de Paris et demeure impatiente de son ouverture	X			X					X
1.26 1.26.1	<b>M. COTTIN-GAUTIER</b> Didier, 75015 Rappelle que la Petite ceinture offre une possibilité, à préserver, de développer un transport en site propre et souligne la possibilité d'un cheminement piétonnier de la rue des Peupliers jusqu'à la station Maison Blanche, mentionne la nécessité de <b>prévoir, ou de préserver un accès à la Petite ceinture</b>	X				X				
1.27 1.27.1	<b>M. CABANES</b> r, 121 avenue d'Italie S'inquiète de l' <b>impact des travaux</b> sur l'intégrité et la solidité de la Tour.	X						X		
1.28 1.28.1	<b>Mme GUILHEM</b> , 22 rue Caillaux 75013 S'inquiète du niveau des <b>vibrations et des nuisances sonores</b> engendrées par les <b>travaux et l'exploitation</b> , en plus des nuisances actuelles de la ligne 7.	X						X		

01		REGISTRE : PARIS XIII ° (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
1.29	<b>M. CARTOUX</b> , 121 avenue d'Italie	X								
1.29.1	Reste <b>préoccupé par la complexité de zone 3</b> (pièce G3 page 91 - nord de la gare Maison-Blanche), avec le risque d'un problème de type « Olympiades » et espère que d'éventuels problèmes seront détectés à temps et traités avec tout le professionnalisme nécessaire							X		
1.29.2	Est <b>atterré par le plan de l'édicule</b> « émergence qui offre un signal », garage à vélos, qui bloque l'accès du parking, barre le tiers de la façade de l'immeuble et serait situé à 4 m de cette dernière, s'interroge sur la <b>légalité de ces solutions et sur les servitudes à respecter</b>							X		
1.29.3	S'interroge sur la <b>disparition du jardin</b> devant la tour							X		
1.30	<b>M. et Mme THIOUX</b> , 121 avenue d'Italie	X								
1.30.1	Souligne « <i>le ridicule</i> » de l' <b>édicule</b> et la nécessité de <b>prendre en compte les remarques précédentes</b> (1.29), notamment sur un plan environnemental							X		
1.31	<b>Mme ABIHASSIA</b> Danièle, 121 avenue d'Italie	X								
1.31.1	Souligne la nécessité de <b>prendre en compte les remarques</b> faites par les habitants de la Tour Super Italie (nuisances visuelles, d'accès aux parkings et solidité de la tour)							X		
1.32	<b>MM PIGUET</b> André et <b>LEFRANCOIS</b> Christian, 133 – 139 avenue d'Italie	X								
1.32.1	Demandent de confirmer les informations fournies lors de la réunion d'information et d'échange tenue le 29 juin s'agissant <b>des accès et ouvertures actuels de l'immeuble, 133-139 avenue d'Italie</b>							X		
1.32.2	Demandent des informations sur la <b>sauvegarde des accès pompiers</b> au 133 et 139 av. d'Italie							X		
1.32.3	Souhaitent connaître l' <b>éventuelle création de commerces</b> dans la station Maison Blanche et leur nature							X		
1.33	<b>Mme PETERSEN</b> Nicole, 121 avenue d'Italie	X								
1.33.1	Demande si la question des <b>nuisances</b> a été suffisamment étudiée, en particulier les servitudes visuelles, nuisances phoniques et les questions de sécurité							X		
1.33.2	S'interroge sur la <b>construction à 4m</b> de l'immeuble							X		
1.34	<b>M. OLLIER</b> Ch., 121 avenue d'Italie	X								
1.34.1	S'interroge sur la <b>distance de 4m lors des travaux</b>							X		
1.34.2	Souligne que le projet doit permettre <b>un usage des parkings, le passage des pompiers ou ambulances, voire de déménagements</b>							X		
1.34.3	Souligne qu'il ne semble pas opportun d'envisager un <b>édicule</b> entraînant des nuisances visuelles pour les habitants et l'installation d'un garage à vélo							X		
1.34.4	Met l'accent sur la sécurité, et demande de ne pas installer de bancs							X		
1.34.5	Souhaite voir <b>dévier la ligne vers le côté pair de l'avenue, square du Moulin de la Pointe, porte d'Italie voire carrément sur le terrain « Pujet »</b>								X	
1.35	<b>Mme MOYNE</b> Cécile, 83/ 87 avenue d'Italie	X								
1.35.1	Mentionne la <b>perfection</b> du projet				X					
1.35.2	Souligne que la <b>concertation avec les riverains</b> doit rester une priorité							X		
1.35.3	Note la permanence d'une <b>ligne automatisée</b> et son adaptation, en particulier pour les <b>personnes à mobilité réduite</b>									X

01		REGISTRE : PARIS XIII ° (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor -suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
1.36	<b>M. BOCQUIAULT</b> Pierre 75020 <i>(document de 4 pages, agrafé au registre)</i>	X									
1.36.1	Reprenant els informations sur les futurs moyens mis en œuvre et les projets de construction, souligne que la différence de capacités entre la ligne 14 et les lignes tangentielles, notamment le tramway T3a, pourrait faire de la <b>correspondance « un vrai cauchemar » aux heures de pointe</b>										X
1.36.2	Demande que toutes les <b>mesures conservatoires possibles</b> soient prises pour établir une correspondance directe entre la ligne 14 et la ligne ferroviaire rénovée de la Petite ceinture.							X			
<b>TOTAL REGISTRE PARIS XIII°</b>		<b>35</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>37</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	

D.02		REGISTRE : KREMLIN-BICETRE									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			Appréciation						
		particulier	association	autre	Favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>du lundi 1<sup>er</sup> juin au jeudi 9 juillet 2015</b>											
2.1	<b>JARIN</b> Arlette, avenue Charles Gide Kremlin-Bicêtre	X									X
2.1.1	Souligne qu'il serait souhaitable de prévoir de nombreux logements en <b>accession à la propriété</b> ainsi que des commerces de bouche de bonne qualité dans tous les projets d'aménagement.										
2.2	<b>BRASSELET</b> Madame	X									
2.2.1	Recherche du tracé de la ligne 14 sur le cadastre								X		
2.3	<b>TROTIGNON</b> Madame	X									
2.3.1	Recherche d'informations sur le tracé								X		
2.4	<b>Anonyme</b> Habitant rue Séverine Ecrit « OK »	X			X						
2.5	<b>QUALITSENE</b> Nassila	X			X						
2.5.1	Assure de son <b>soutien total</b> au projet, souhaite que les <b>délais soient tenus</b> dans le cadre de la candidature de Paris aux Jeux olympiques										
2.6	<b>CONSEIL MUNICIPAL de KREMLIN-BICÊTRE</b> , (Extrait du registre des délibérations de la séance du 25 juin 2015)			X							
2.6.1	L'exposé présenté par M. JM Nicolle souligne en particulier l' <b>offre de correspondances</b> avec les autres lignes du Grand Paris Express (lignes 15 et 18, les lignes de métro 7, du tramway 7 et du RERC, dont la ligne 14 deviendra l'épine dorsale du réseau du GPE										X
2.6.2	Renouvelle son soutien et son attachement à ce projet essentiel pour la <b>qualité de vie et l'attractivité</b> du territoire de la commune, du Val de Bièvre et de la métropole,										X
2.6.3	Le conseil décide d'émettre un <b>avis favorable</b> à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris Express dans le cadre de l'enquête publique en cours				X						
2.7	<b>RODE</b> Madame	X									
2.7.1	Demande des explications sur la nécessité d'une reprise de sa maison en soulignant l'anxiété créée par une <b>lettre de la RATP</b> datée du 29 06 2015 évoquant une négociation à l'amiable,								X		
2.8	<b>BEDOIN</b> Madame, rue Gambetta Kremlin-Bicêtre	X				X					
2.8.1	Souligne qu'il aurait été utile qu'une <b>information ciblée</b> soit fournie aux personnes en amont de la réception du courrier de la RATP,										
2.8.2	Sollicite des informations les plus précises possible sur les <b>nuisances matérielles comme sonores</b> du passage du tunnelier puis de l'exploitation sous mon habitation (carrières et carrières comblées).								X		
2.9	<b>TORCQ</b> M., 39 rue Léo Lagrange Kremlin-Bicêtre	X									
2.9.1	Exprime son <b>mécontentement vis-à-vis des courriers de la RATP</b> concernant acquisition de parcelles, évaluation, expropriations...qu'il considère comme une maladresse représentant « un acte agressif »,										X
2.9.2	Souhaite disposer de toutes les <b>informations relatives aux travaux en sous-sol comme en surface</b> (nuisances sonores, modification des axes routiers),								X		
2.9.3	Demande à avoir connaissance du tracé définitif,								X		X
2.9.4	Souligne que les <b>documents</b> présentés sont <b>très bien réalisés et très explicites</b> .										X

02		REGISTRE : LE KREMLIN-BICETRE (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
2.10	<b>PENIGUEL</b> Madame, 1 impasse Courteix, 27 rue Gambetta Kremlin-Bicêtre	X				X					
2.10.1	Exprime une <b>inquiétude sur les vibrations occasionnées par les travaux</b> , car les carrières sous son habitation ne sont pas remblayées,										
2.10.2	Demande à <b>être tenue informée le plus précisément possible</b> ,							X			
2.10.3	Demande à connaître un responsable en cas de <b>fragilisation de son habitation</b> .							X			
2.11	<b>Association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis</b> (ADOR) représentée par <b>QUETARD</b> Olivier, son délégué <i>(document de 2 pages, agrafé au registre)</i>		X								
2.11.1	Emet un <b>avis très favorable</b> , considère que le prolongement est une nécessité de première urgence et est satisfaite de la réalisation en une seule phase,				X						
2.11.2	Souligne la nécessité de constituer un <b>pôle multimodal sous les aérogares d'Orly</b> (air, fer, métro) et mentionne que l'inter modalité doit être facilitée notamment via des cheminements lisibles et sécurisés pour les piétons,					X					
2.11.3	Considère que le projet constitue une <b>révolution du système de mobilités</b> ,										X
2.11.4	Souligne que la <b>réalisation conjointe de la ligne 18</b> est un élément important,										X
2.11.5	Souhaite qu'une réflexion soit engagée pour une <b>meilleure articulation horaire</b> entre l' <b>offre de transports et les besoins des entreprises et des salariés</b> .							X			
2.12	<b>QUETARD</b> Monsieur, Kremlin-Bicêtre	X							X		
2.12.1	Souhaite savoir si une <b>émergence est bien prévue côté rue Séverine</b> pour permettre un rabattement efficace										
2.13	<b>FERHAOUI</b> Ourida, Kremlin-Bicêtre	X									
2.13.1	Est très <b>heureuse</b> d'apprendre la <b>prolongation</b> du métro jusqu'à Orly				X						
<b>TOTAL REGISTRE LE KREMLIN-BICETRE</b>		<b>11</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	

D.03		REGISTRE : GENTILLY									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			Appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor +suggest	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>du lundi 1<sup>er</sup> juin au jeudi 9 juillet 2015</b>											
3.1	BLANC N. 29 rue Labourse Gentilly	X			X						
3.1.1	L'emplacement de la <b>gare de Kremlin-Bicêtre Hôpital</b> me plait beaucoup.				X						
3.2	AM. LESENCEY, F. MERET, conseil de quartier Plateau, Gentilly			X							X
3.2.1	Proposent de modifier le <b>nom de la station</b> « Gentilly Kremlin Bicêtre » (par ordre alphabétique) pour renforcer la visibilité de notre ville.										X
3.2.2	S'interrogent sur une <b>sortie vers l'avenue Gabriel Péri</b> .							X			X
3.2.3	Prennent note avec plaisir de l'existence de <b>commerces</b> .							X			X
3.2.4	Demandent que les travaux jusqu'à <b>Orly se fassent en une seule tranche</b> le plus rapidement possible.							X			X
3.2.5	Rappellent le besoin de renforcer l'efficacité de l' <b>intermodalité</b> , en particulier avec les bus.					X					
3.3	<b>Illisible</b>	X			X						
3.3.1	Ecrit « vite, vite, finissez les travaux ».				X						
3.3.2	Souligne que des <b>courants d'air fort désagréables</b> dans certaines stations, et qu'il faudrait <b>essayer de pallier</b> ce problème pour les <b> futures stations</b> .					X					
3.4	HUBERT Denis, Gentilly	X									X
3.4.1	A découvert le métro du Grand Paris.										X
<b>TOTAL GENTILLY</b>		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	

D.04		REGISTRE : ARCUEIL									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor +suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>du lundi 1<sup>er</sup> juin au jeudi 9 juillet 2015</b>											
<b>TOTAL REGISTRE ARCUEIL</b>		<b>aucune observation</b>									

D.05		REGISTRE : VILLEJUIF									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor + rsuggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>du lundi 1<sup>er</sup> juin 2015 au 9 juillet 2015</b>											
5.1	M. MICHAUDELLE – Paris	X									
5.1.1	Demande un <b>accès direct</b> à l'IGR depuis la station Villejuif IGR					X					
5.2	<b>FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS (FNAUT) IDF</b> <i>(Document de 2 pages, agrafé au registre)</i>		X								
5.2.1	Soutien au projet				X						
5.2.2	Prévoir autour des gares des <b>espaces suffisants pour les bus.</b>					X					
5.2.3	Faciliter les correspondances en créant des <b>accès secondaires</b> (Kremlin-Bicêtre, MIN-Porte de Thiais).					X					
5.2.4	Prise en compte de <b>la saturation à venir du T3</b> en préservant le site de <b>la petite ceinture</b> et prendre des mesures conservatoires pour de futures correspondances entre la Petite Ceinture et la ligne 14.					X					
5.2.5	Risque <b>de saturation de la ligne 14</b> en intérieur et offre surdimensionnée au sud de Villejuif										X
5.2.6	<b>Proposition de services partiels aux heures de pointe.</b>									X	
5.2.7	<b>Effet sur le RER B</b> : ne pas conclure sur l'absence de besoin de capacité supplémentaire.										X
5.2.8	<b>Gestion des déblais</b> : privilégier transport fluvial ou ferroviaire							X			
5.2.9	<b>Avenir d'Orlyval</b> : pourrait-il servir de desserte locale ?							X			
<b>Total Villejuif</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	

D.06 REGISTRE : L'HAY-LES-ROSES		identité			appréciation					
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	particulier	association	autre	favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
6.1	<b>Anonyme</b>	X								
6.1.1	Très <b>bon</b> projet.				X					
6.2	<b>M Anonyme</b>	X								
6.2.1	Bon projet à réaliser <b>au plus vite</b> .				X					
6.3	<b>M. VILLARD</b>	X								
6.3.1	Souhaite connaître l' <b>impact des vibrations</b> pour les habitants qui se trouvent au-dessus de la ligne ainsi que le <b>diamètre du tunnel</b> .							X		
6.4	<b>Anonyme</b>	X								
6.4.1	Hormis la chapelle et la maison de quartier est-il prévu d' <b>autres expropriations ?</b>							X		
6.4.2	Quelle est la synergie entre la SGP et la municipalité pour l' <b>aménagement urbain ?</b>							X		
6-5	<b>Anonyme</b> .	X								
6.5.1	Est-il prévu un <b>parking pour véhicules électriques</b> aux alentours de la gare ?							X		
6.6	<b>ASSOCIATION DES CASTORS DU JARDIN PARISIEN</b> , représentée par son président et son secrétaire (Document de 4 pages, agrafé au registre)		X							
6.6.1	Problématiques liées à l'implantation <b>du tunnelier</b> sur une <b>zone d'intérêt écologique</b> .					X				
6.6.2	<b>Nuisances</b> du chantier ?							X		
6.6.3	Evacuation des <b>déblais ?</b>							X		
6.7	<b>Anonyme</b>	X								
6.7.1	Nécessité d'élaborer un <b>plan de circulation</b> du chantier ; à <b>quelle date</b> sera-t-il élaboré ?							X		
6.7.2	<b>L'absence de parkings</b> risque de léser les communes avoisinantes,									X
6.8	<b>ASSOCIATION DES RIVERAINS DU QUARTIER BELVEDERE</b> , représentée par son président 35 rue Jules Guesdes		X							
6.8.1	Quid de l' <b>évacuation des déblais et de leur réutilisation ?</b>							X		
6.8.2	Quelles prévisions pour la <b>circulation et l'accès du chantier</b>							X		
6.9	<b>M. Pierre LEROY</b> Quartier des Castors	X								
6.9.1	<b>Pourquoi</b> prévoir une <b>gare émergente</b> et non une bouche de métro comme à Paris							X		
6.10	<b>M. Michel LORANG</b> 6 rue des Lilas	X								
6.10.1	Le métro passera-t-il sous la rue des Lilas ? Souhait de connaître le <b>tracé exact de la ligne</b>							X		

06		REGISTRE : L'HAY-LES-ROSES (suite)												
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation									
		particulier	association	autre	favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre				
<b>6.11</b>	<b>ASSOCIATION LES CASTORS DU JARDIN PARISIEN</b>		X											
6.11.1	Au nombre de deux, les <b>réunions publiques</b> sont insuffisantes et les documents sont inaccessibles au grand public.													X
6.11.2	<b>Satisfaction</b> affichée quant au respect par la SGP des engagements pris lors de la <b>concertation</b>				X									
6.11.3	<b>Densification autour des gares ?</b>										X			
6.11.4	Les recommandations du SRCE ne sont pas prises en compte notamment pour le secteur <b>Jean Prouvé</b> défini comme <b>zone intérêt écologique</b>							X						
6.11.5	<b>Utilisation du foncier</b> mal explicitée.													X
6.11.6	<b>Chantier Jean Prouvé</b> les <b>mesures de protection</b> doivent être <b>anticipées</b> et présentées au cours de l'enquête (rappel décret du 09/01/95) les protections annoncées lors des réunions publiques en amont s'avèrent facultatives.							X						
6.11.7	<b>Oubli dans les documents</b> de la présence à proximité du trou du tunnelier <b>d'une canalisation d'eau potable</b> allant vers le réservoir de la Ville appartenant à la SAGEP.													X
6.11.8	<b>Absence de présentation</b> dans les documents <b>du risque</b> de modification des écoulements de <b>l'aquifère</b> de faible profondeur (au-dessus des glaises à moins 3 à 4 mètres). Quelles <b>précautions</b> seront prises ?										X			
6.11.9	<b>Chantier de la gare</b> Quelles précautions seront prises ? Préciser :											X		
6.11.10	- la nature des protections contre toutes les <b>nuisances et polluants</b>											X		
6.11.11	- les jours et les horaires de <b>fonctionnement du chantier</b> .											X		
6.11.12	Nécessité <b>d'un plan de circulation et d'aménagement routier</b> .							X						
6.11.13	<b>Valorisation des déblais</b> : proposition d'utiliser les terres extraites pour <b>remettre en état la butte d'isolement</b> entre l'A6 et le secteur des Castors.							X						
6.11.14	<b>Craintes</b> quant à <b>l'évacuation des déblais par le réseau routier</b> déjà saturé.											X		
6.11.15	Où vont être <b>stockées les terres en attente ?</b>											X		
6.11.16	Quel sera l'impact <b>des pollutions sonores et chimiques de l'autoroute ?</b>											X		
6.11.17	<b>Impact sur le réseau routier</b> local proche.											X		
6.11.18	La zone Jean Prouvé est déclarée <b>d'intérêt écologique faible</b> par le SRCE, alors que le cabinet d'étude BIOTOPE l'a déclarée <b>moyen</b> . Veut-on minimiser les impacts et mesures compensatoires dans ce secteur qui est un <b>corridor écologique essentiel ? Pourquoi cette dé classification ?</b>											X		
6.11.19	Quels seront les niveaux <b>de filtration et de réduction des pollutions</b> "covisuelles" sur le <b>site Jean Prouvé ?</b>											X		
<b>6.12</b>	<b>Anonyme - Hay les Roses</b>	X												
6.12.1	<b>Appellation</b> de la gare													X
6.12.2	Souhait de limiter les <b>nuisances sonores</b>											X		
6.12.3	Question sur les <b>études géologiques préalables</b>											X		
6.12.4	<b>Nettoisement de la voirie</b> pendant les travaux											X		
6.12.5	Inquiétudes sur les éventuelles <b>fragilisations des pavillons alentour</b>											X		
6.12.6	Souhaite <b>une continuité dans la mise en service de la ligne</b>											X		
6.12.7	Souhaite <b>une information du public</b> et des garanties pour les <b>personnes exposées</b>											X		
6.12.8	Souhaite augmentation trafic bus pour <b>rabattement vers la gare</b>											X		

06		REGISTRE : L'HAY-LES-ROSES (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favor. susception	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
6.13	<b>Mme ROMESTANT Francine</b>	X								
6.13.1	Souhait de <b>développer les lignes de bus</b> pour accéder aux gares					X				
6.14	<b>Anonyme</b>	X								
6.14.1	Le quartier BB Buger très sale									X
6.15	<b>Anonyme</b>	X								
6.15.1	Prévoir des <b>bus pour rabattement</b> vers la gare 3 communes jugée excentrée					X				
6.16	<b>Anonyme</b>	X								
6.16.1	Mise en service <b>le plus vite possible</b>					X				
6.16.2	Souhaite <b>un arrêt au jardin parisien</b>					X				
6.17	<b>M. COILBAULT P. au nom du groupe « GAUCHE CITOYENNE, MILITANTE ET ECOLOGIQUE »</b> - à l'Hay-les-Roses ( <i>Document de 10 pages</i> )			X						
6.17.1	Reconnaissance du <b>bienfondé du projet</b> mais ne vaut pas " <b>un blanc-seing</b> ". Le dossier suscite certaines <b>incertitudes</b> sur :					X				
6.17.2	<b>fiabilité</b> de l'évaluation <b>sommaire des coûts</b> ,					X				
6.17.3	fiabilité des <b>études socioéconomiques</b> jugées <b>trop optimistes</b> ,					X				
6.17.4	évaluation des gains liés à la "périurbanisation évitée" ; demande de reprendre la méthodologie détaillée et de <b>la distinguer des gains environnementaux</b>					X				
6.17.5	<b>réalité du report modal</b> : aucune réduction de voie consacrée à la voiture								X	
6.17.6	impact en termes d'emplois <b>mesure de reconversion du personnel</b>									X
6.17.7	qualité de service : <b>aucune information sur la composition des rames</b>							X		
	Impact sur la commune :									
6.17.8	<b>anticipation de l'évacuation des déblais</b> pour éviter les nuisances ; où vont être <b>stockées les terres en attente</b> , où vont <b>stationner</b> les dizaines de camions nécessaires							X		
6.17.9	<b>surveillance</b> des <b>déblais</b> durant le week-end							X		
6.17.10	quel sera l' <b>impact sur le réseau routier</b> , optimisation de l'utilisation des déblais pour remettre en état la <b>butte d'isolement phonique</b>							X		
	Mises en place de mesures de <b>réduction des nuisances</b>									
6.17.11	<b>Lave roue</b> en sortie de chantiers, respect des <b>horaires</b> , <b>restriction de circulation</b> de 7h à 20 h, création d'un <b>itinéraire bis</b> de traversée de la ville							X		
6.17.12	<b>Protection phonique</b> le long de la voie empruntée par les camions							X		
6.17.13	<b>Oubli</b> dans les documents du signalement d'une <b>canalisation d'eau potable</b> allant vers le réservoir appartenant à la SAGEP							X		
6.17.14	Absence de signalisation de l' <b>aquifère de faible profondeur</b>							X		
	Intérêt écologique de la zone Jean Prouvé :									
6.17.15	pourquoi avoir <b>déclassifié cette zone</b> : faible enjeu dans le dossier intérêt moyen par le SRCE							X		
6.17.16	demande de <b>reclassification</b> de la zone en <b>trame verte</b> après travaux							X		
	Impact sur les équipements existants									
6.17.17	Quid de l' <b>avenir de la chapelle et de la maison de quartier?</b>							X		
6.17.18	Prise en charge <b>financière</b> du détournement du <b>réseau géothermique</b> de la SEMHACH pendant les travaux							X		
6.17.19	Impacts sur l'urbanisation :								X	
6.17.20	Risque élevé de <b>surenchérisssement du foncier</b> autour des gares ; préconise la création d'un <b>observatoire foncier</b>									X

06		REGISTRE : L'HAY-LES-ROSES (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favor- -suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>6.18</b>	<b>M.SEZ - L'Hay-les-Roses</b>	<b>X</b>								
6.18.1	Souhait <b>d'installation de parkings</b> aux abords de la gare									<b>X</b>
6.18.2	Demande de ne pas transporter <b>les déblais la nuit</b>									<b>X</b>
<b>6.19</b>	<b>Illisible</b>	<b>X</b>								
6.19.1	<b>Appellation de la gare</b> devrait faire apparaître le nom de la commune									<b>X</b>
6.20	<i>Lettre du Maire de l'Hay-les-Roses (4 pages) en date du 08/07/2015, analysée dans le registre électronique (n° 15.422)</i>									
<b>6.21</b>	<b>Illisible</b>	<b>X</b>								
6.21.1	Utiliser la terre de déblais pour faire une <b>butte d'isolement</b> efficace					<b>X</b>				
<b>TOTAL REGISTRE L'HAY-LES-ROSES</b>		<b>15</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>1</b>	<b>11</b>

D.07		REGISTRE : CHEVILLY-LARUE									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>du lundi 1° juin au jeudi 09 juillet 2015</b>											
7.1	<b>M. JOYEUX Patrick</b> , 65 rue du Lieutenant Petit Leroy à Chevilly-Larue	X			X						
7.1.1	Visite d'information, pas de remarque particulière.										
7.2	<b>M. POULIN Guy</b> , 29 rue Anatole France, à Chevilly-Larue, rédaction commune avec <b>M. FONTANILLE Daniel</b> au 31 rue Anatole France, à Chevilly-Larue :	X									
7.2.1	Quelle est la raison du <b>tracé</b> courbe de la ligne en arrivée sur la gare des 3 communes au lieu de poursuivre sous la rue Petit Leroy? Pourquoi impacter le bâti ?							X			
7.3	<b>M. BERTHOU Robert</b> , 75 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue.	X									
7.3.1	Satisfait de l'accueil et des explications fournies.										X
7.4	<b>M. LEMEUNIER Jean Luc</b> , 5 rue Marcel Jolivet ,à Chevilly-Larue.	X									
7.4.1	Satisfait des explications fournies., favorable au projet.										X
7.5	<b>M. HENOCQ Philippe</b> , 7 rue Castelneau, à Chevilly-Larue.	X									
7.5.1	A 100% pour le projet de la ligne 14.				X						
7.6	<b>M. REVIRON Michel</b> , 12 Impasse Sainte – Colombe, à Chevilly-Larue.	X									
7.6.1	Favorable à l'implantation de la Gare des 3 communes.				X						
7.6.2	Souhaite des renseignements complémentaires sur l' <b>impact des travaux</b> sur les riverains et sur l'exploitation de la rue Petit Leroy.							X			
7.7	<b>M. et Mme PANNETIER Guy</b> 29 rue de l'Adjt.-Chef Dericbourg, à Chevilly-Larue.	X									
7.7.1					X						
7.7.2	Très favorables au projet.										X
7.7.3	Attirent l'attention sur la forte densité du secteur et souhaitent que le <b>nom de la gare</b> des 3 communes privilégie « RUNGIS » . La commune œuvrant beaucoup pour la qualité environnementale, ils souhaitent que les <b>ouvrages annexes d'aération soient munis de filtres.</b>										X
7.8	<b>Mme PANNETIER Myriam</b> , 29 rue de l'Adjt.-Chef Derichbourg,	X									
7.8.1	Est très favorable au projet				X						
7.9	<b>M. POUSSE Guy</b> , 8 rue Rouget de l'Isle, à Chevilly-Larue.	X									
7.9.1	Très bon accueil										X
7.9.2	Favorable au projet				X						
7.9.3	<b>Circulation difficile</b> aux abords de l'Hôpital.										X
7.10	<b>Mme HAIM Christine</b> , 17 Rue Paul Langevin, à Chevilly-Larue.	X									
7.10.1	Conteste le <b>trajet entre les stations « 3 communes » et « MIN, Porte de Thiais »</b> Et propose de choisir un tracé empruntant la rue de Bicêtre, l'avenue du 8 mai 1945, et l'avenue du 11 novembre 1918, dont en fait une voie rapide passant entre le Parc départemental et les Halles de Rungis? Ces voies sont moins étroites (que celles choisies)									X	
7.11	<b>Mme GAUTHIER Elisabeth</b> , 22 rue du Général Leclerc, à Chevilly-Larue.	X									
7.11.1	Les propriétaires concernés sont-ils <b>informés individuellement</b> ?								X		
7.11.2	Quelles <b>garanties</b> en cas de désordres ?								X		
7.11.3	Quels <b>recours hors zone des 100m</b> ?								X		

07 CHEVILLY-LARUE (suite)		identité			appréciation					
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	particulier	association	autre	favorable	favorable suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
7.12	<b>M. BOILLET Jean</b> , 11 rue Elysée Reclus , à Chevilly-Larue.	X								
7.12.1	Remerciements pour l'accueil et les explications fournies.									X
7.12.2	Attend l'enquête parcellaire et celle des tréfonds et espère voir la réalisation de son vivant.									X
7.12.3	<b>Ouvrage nécessaire et vital</b> pour la région.				X					
7.13	<b>M. TAILLEFER Philippe</b> , 1 rue Edouard Branly, à Chevilly-Larue.	X			X					
7.13.1	Projet qui voit enfin le jour.				X					
7.13.2	Souhaite que les <b>délais soient tenus</b>									X
7.14	<b>M.SALARD</b> , 178 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue.	X				X				
7.14.1	Inquiet ( car à moins de 100m) de <b>désordres éventuels</b> , sur les bâtiments.					X				
7.14.2	Quelles <b>garanties</b> prévues ?							X		
7.15	<b>M. MARTIN Guy</b> , 14 rue Emile Zola, à Chevilly-Larue.	X								
7.15.1	Quelle raison au <b>tracé courbe de la ligne en arrivée sur la Gare des 3 c. ?</b>							X		
7.15.2	Le tracé du T7 est "accidenté", pourquoi ne pas en faire autant avec la ligne 14 ?							X		
7.15.3	Il fallait bien éviter la zone pompiers/Gendarmerie. Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?									X
7.16	<b>M. et Mme CARON</b> , 33 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue.	X				X		X		
7.16.1	Justification du <b>tracé</b> sur gare porte de Thiais ?					X		X		
7.16.2	<b>Tracé</b> passant par notre zone pavillonnaire, un parc départemental, un jardin pédagogique. Rue Lallier (à L'Haÿ ) présence d'une école maternelle. Rue de l'Adjt.-Chef Dericbourg, présence du Lycée Jean Moulin et école élémentaire Paul Bert. Nombreuses traversées d'enfants ( pour aller aux écoles et aux clubs). Présence d'une Synagogue. Présence d'un club des séniors. Nuisances pendant travaux rue Petit Leroy Un <b>autre trajet entraînerait moins de nuisances</b> :					X		X		
7.16.3	Remerciements pour cette enquête									X
7.17	<b>M.DUOST ( ?)</b> 37 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue.	X								
7.17.1	Le tracé suivra-t-il rigoureusement la rue Petit Leroy ?							X		
7.17.2	Empiètement possible, à droite ou à gauche ?							X		
7.17.3	L'inquiétude demeure sur les nuisances engendrées.									X
7.17.4	Le prolongement en souterrain de la ligne 7 eut été préférable.								X	
7.18	<b>Mme FRANCOIS Patricia</b> , 223 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue.	X								
7.18.1	Où passera la ligne 14, rue de la République ?							X		
7.19	<b>Mme NICOLLE</b> , 211 rue Petit Leroy., à Chevilly-Larue.	X								
7.19.1	« pourquoi ne pas faire la <b>traversée dans les halles (MIN)</b> » ?								X	
7.19.2	Pourquoi détruire des pavillons par les vibrations dues aux travaux ?							X		
7.19.3	« Qui paiera les <b>réparations</b> ? »							X		
7.20	<b>M. RIGLET Patrice</b> , 9 impasse Jean Jaurès, à Chevilly-Larue.	X				X				
7.20.1	Prévoir <b>expertise avant travaux</b> sur 50m/100m et alentours					X				
7.20.2	<b>Inquiétude sur les risques</b> de tassements de terrains et fissurations.							X		
7.20.3	Demande que ce métro dispose de <b>conducteurs</b> , compte-tenu du chômage.									X

07		CHEVILLY-LARUE (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
7.21	<b>ASSOCIATION « L'AVENIR DE CHEVILLY-LARUE »</b> Siège Social : 54 avenue du Général de Gaulle, à Chevilly-Larue. <i>(Document de 3 pages, agrafé au registre)</i>		X								
7.21.1	Projet améliorant les conditions de transport, à Chevilly-Larue.					X					
7.21.2	Pourquoi ne pas avoir <b>choisi le tracé suivant</b> : rue de Bicêtre, av. du 8 mai 1945 ( D208), prolongation en longeant le MIN pour rattraper la gare ( MIN de Rungis), évitant ainsi « de passer sous les habitations et d'éventuels désagréments pour tous ».							X			
7.21.3	L'enquête parcellaire impactera-t-elle toutes les habitations sur le tracé ?							X			
7.21.4	Sur la sécurité : quelles mesures <b>en cas de sinistre</b> (après travaux, voire longtemps après, fissures...) dans le « <i>périmètre de sécurité</i> » et au-delà ? A qui s'adresser ?							X			
7.21.5	Quelle <b>information</b> pour le public, par quels moyens ? et quels <b>recours</b> ?							X			
7.21.6	Sur l'étude d'impact (G 4.2) et l'urbanisme : devenir des terrains, zones des 400m/800m, quels projets ?							X			
7.21.7	Relevé de quelques <b>incohérences</b> de chiffrages, entre documents (population).										X
7.21.8	Revoir et <b>mettre à jour les bâtis</b> sur les plans parcellaires.										X
7.21.9	<b>Inquiétudes</b> concernant les déblais : nuisances, bruit, circulation.							X			
7.21.10	Propose que deux membres du bureau de l'Association « participent aux comités de suivi de chantiers ».										X
7.22	<b>Mme FRANCOIS Patricia</b> , 223 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue.	X									
7.22.1	Souhaite obtenir le <b>tracé exact</b> « de la rue Emile Zola à la rue de la République »							X			
7.23	<b>M. et Mme CARON</b> , 33 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue.	X									
7.23.1	Souhaitent connaître le <b>tracé exact</b> sous leur rue, et la position des bouches d'aération.							X			
7.24	<b>M. LEROY Daniel</b> , 14 rue Etienne Dolet, à Chevilly-Larue. <i>(Document de 2 pages, agrafé au registre)</i>	X									
7.24.1	Inquiétude sur un <b>tracé</b> impactant leur propriété, « <i>alors qu'un autre tracé pourrait arranger beaucoup de riverains</i> ».							X			
7.24.2	Quelle sera la <b>profondeur</b> ?							X			
7.24.3	<b>Conséquences</b> du percement, affaissement, vibrations, bruit ? et à long terme ?							X			
7.24.4	« Les rames seront-elles dotées de systèmes <b>antivibratoires</b> ? »							X			
7.24.5	<b>Quels recours</b> pendant, après, et combien de temps après les travaux ; quelles indemnités en évitant les procédures ?							X			
7.24.6	<b>Contre-proposition de tracé</b> : depuis la rue de Bicêtre, après la gare des 3 communes, passer par l'axe de la rue de l'Adj. Dericbourg, continuer sous le parc communal Petit Leroy et le parc départemental ( loin de toutes habitations), rattraper la nouvelle route-Av. du 11 Novembre- (loin de toutes habitations), rejoindre tout droit la gare MIN Porte de Thiais. ( on doit pouvoir incliner cette dernière de quelques degrés et ainsi éviter le « S »).									X	
<b>TOTAL REGISTRE CHEVILLY-LARUE</b>		<b>22</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	

D.08 REGISTRE : RUNGIS		identité			appréciation					
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	particulier	association	autre	favorable	favorable +suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
8.1	<b>LELOUP Hervé</b> pour <b>Laboratoires MENARINI France</b> - 1 rue du Jura, à Rungis ; et : Sté NHS, Sté A. MENARINI DIAGNOSTICS France, Sté SILICON BIOSYSTEMS.			X						
8.1.1	Exprime leur volonté de voir avancer le projet.				X					
8.1.2	Défauts de fonctionnement du <b>RER C</b> que la ligne 14 palliera.									X
8.1.3	Tramway <b>T7</b> insuffisant.									X
8.1.4	Souhaite davantage de moyens de transports avec <b>interconnexions</b> .							X		
8.2	<b>GROSSMANN Joseph</b> , PDG de la Société SPAA, 4 rue des Transports à Rungis, au Centre Routier.	X								
8.2.1	<b>Inquiétude</b> sur l'avenir de l'entreprise (35 employés).									X
8.2.2	Quel impact sur l'accès et la circulation pour le Centre Routier.							X		
8.2.3	Y aura-t-il des <b>nuisances</b> : vibration, acoustique ?							X		
8.2.4	Quel <b>calendrier</b> pour les travaux ?							X		
8.2.5	Projet métro et <b> cité de la gastronomie</b> : concomitants ou pas ?							X		
8.2.6	Des terrains sont-ils prévus pour <b>déménager l'entreprise</b> ?							X		
8.2.7	Souhait d'être tenus <b>informés</b> au plus tôt							X		
8.3	<b>M. MATHIOT Eric</b> - Athis-Mons	X								
8.3.1	La brochure « dossier d'information » ne comporte pas la <b>station « Gustave Roussy »</b> ; oublié ?							X		
8.3.2	Existe-t-il un <b>emplacement réservé à Orly</b> , depuis les années 60 ; pouvait-t-on l'utiliser ?							X		
8.3.3	Il faut rapprocher la gare d'Orly avec la correspondance T7 (300m env.).								X	
8.3.4	<b>Tracé</b> : pourquoi avoir choisi d'envoyer, après la gare d'Orly, la ligne vers Morangis (non peuplée) au lieu de privilégier Athis Mons avec correspondance pour la ligne T7 venant de Juvisy, en y créant une gare fort utile pour une population importante ?								X	
<b>TOTAL REGISTRE RUNGIS</b>		<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

D.09		REGISTRE : THIAIS									
N° intervention et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-proposition	autre	
<b>du lundi 1<sup>er</sup> juin au jeudi 9 juillet 2015</b>											
<b>9.1</b>	<b>Mme MOUSSET Michèle</b> , 285 av. de Fontainebleau, à Thiais	X			X				X		
9.1.1	Totalement favorable pour ce projet.				X						
9.1.2	Souhaite qu'il soit <b>accélééré</b> compte-tenu d'un bassin d'emplois important, desservi par le projet								X		
<b>9.2</b>	<b>M. et Mme GOUDARD-DOREAU</b> , 64 rue A. de Saint-Exupéry, à Thiais.	X			X						X
9.2.1	La desserte prévue de Gentilly est parfaite.				X						
9.2.2	Mais toujours pas de traversée de <b>Thiais, mal desservie</b> par le métro. (la ville ne dispose que de bus.										X
<b>9.3</b>	<b>M. Le PAUTREMAT Yves</b> - 30 rue Paul Auster à Thiais.	X									X
9.3.1	Très bon accueil et très bonnes explications du commissaire enquêteur.										X
9.3.2	<b>Moyen rapide</b> pour les habitants pour se déplacer vers la capitale.				X						X
9.3.3	Vivement l'inauguration et l' <b>ouverture de cette ligne.</b>										X
<b>9.4</b>	<b>M. A. GUY</b> – r. de la Liberté – Thiais	X									X
9.4.1	Excellent accueil lors de la permanence.										X
9.4.2	Projet positif, à réaliser au plus tôt, pour <b>désenclaver.</b>				X						
9.4.3	Souhait de <b>parkings</b> à prix abordable, de dépose-minute.					X					
9.4.4	Souhait de bonne <b>interconnexion</b> avec les bus.					X					
<b>TOTAL THIAIS</b>		<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	

D.10		REGISTRE : ORLY									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor +suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
du lundi 1° juin au jeudi 9 juillet 2015											
<b>TOTAL REGISTRE ORLY</b>		<b>Aucune intervention</b>									

D.11		REGISTRE : PARAY-VIEILLE-POSTE									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor +suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
du lundi 1° juin au jeudi 9 juillet 2015											
11.1	<b>Illisible</b>	X									
11.1.1	Intéressant de prévoir <b>une vraie station voyageurs</b>					X					
11.1.2	<b>Desserte du nord Essonne</b> sans passer par Orly (étranglement)										X
11.2	<b>M. SOGETAT</b> , conseiller municipal	X									
11.2.1	Avis favorable				X						
11.2.2	Réduire la circulation routière ( <b>pollution</b> )										X
11.2.3	Développement des <b>activités</b>										X
11.2.4	<b>Interconnexion</b> avec TGV										X
11.2.5	<b>Contournement</b> de Paray à prévoir										X
<b>TOTAL REGISTRE PARAY-VIEILLE-POSTE</b>		<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>

D.12		REGISTRE : MORANGIS 12									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>du lundi 1° juin au jeudi 9 juillet 2015</b>											
12.1	<b>COMMUNE DE MORANGIS</b> (Extrait des délibérations du Conseil municipal)			X							
12.1.1	Inclure <b>dans le projet initial la réalisation d'une gare de voyageurs</b> : liaison rapide avec Paris, développement économique du Nord-Essonne.									X	
12.1.2	Avec un pôle multimodal : <b>bus et parkings</b>									X	
12.2	<b>Mme G. BERTHIER</b>	X									
12.2.1	Le <b>bus</b> 299 sera-t-il maintenu ?							X			
12.3	<b>Mme PERRIN</b>	X									
12.3.1	Ouverture d'une <b>station supplémentaire</b> .					X					
12.3.2	Suppression ligne 299 <b>bus</b> ?							X			
12.3.3	<b>Redynamisation</b> des zones d'activités.										X
12.4	<b>M. Riant</b>	X									
12.4.1	Créer une <b>station voyageurs</b> .					X					
12.4.2	<b>Densification</b> logements.										X
4.3	<b>Infrastructures routières</b> insuffisantes.										X
12.5	<b>M. DE SAVRY</b>	X									
12.5.1	<b>Station de métro à Morangis</b> .					X					
12.5.2	Lutte contre les <b>effets de serre</b> .										X
12.5.3	<b>Confort</b> des usagers.										X
12.5.4	<b>Désenclavement</b> de Morangis.										X
12.6	<b>M. G. BELOT, président du Comité intercommunal pour l'environnement</b>		X								
12.6.1	Pas d'opposition au <b>site de maintenance</b> .				X						
12.6.2	Création d'un <b>arrêt passagers</b> avec <b>parking</b> de stationnement.					X					
12.6.3	Morangis « enclavé », <b>désengorgement lignes du RER</b> .										X
12.7	<b>illisible</b>	X									
12.7.1	<b>Arrêt à Morangis</b> souhaitable.					X					
12.7.2	Ou service <b>liaison Morangis/Orly</b> .					X					
12.8	<b>Mme S. BALLY</b>	X									
12.8.1	Erreur de ne pas <b>créer une station</b> en lien direct avec Paris.					X					
12.8.2	Circulations alternées ( <b>pollution</b> ).										X
12.8.3	Population vieillissante, donc <b>nécessaire</b> .										X
12.8.4	<b>Dynamique</b> de Morangis doit continuer.										X
12.9	<b>Mme S. FROMENT</b>	X									
12.9.1	<b>Station de voyageurs</b> bienvenue et nécessaire (service aux habitants).					X					
12.9.2	Lutte contre la <b>pollution</b> .										X
12.9.3	Grand pas pour le <b>dynamisme de la ville</b> .										X
12.10	<b>Mme S. LOPEZ</b>	X									
12.10.1	<b>Station de voyageurs</b> (grand pas pour beaucoup qui vont sur Paris).					X					
12.11	<b>M. GUERROIS</b>	X									
12.11.1	<b>Nouvelle station</b> sur pourtour d'Orly favoriserait l'usage des TC.					X					
12.11.2	Réduction <b>accès automobile</b> à Paris.										X

12		REGISTRE : MORANGIS (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
12.12	<b>M. J.-L. JAILLARD</b>	X									
12.12.1	Domage de ne pas intégrer <b>une gare de voyageurs</b> .					X					
12.12.2	<b>Désenclavement</b> du nord Essonne.										X
12.12.3	<b>Opportunité</b> pour développer TC.										X
12.12.4	Réduction automobile ( <b>pollution</b> ).										X
12.13	<b>Mme et M. S. et J.-M. DEPORT</b>	X									
12.13.1	Soutiennent la demande du CM : <b>création d'une gare de voyageurs</b>					X					
12.14	<b>M. A. LOUVET</b> , conseiller municipal de Morangis	X									
12.14.1	Adjonction d'une <b>gare voyageurs au SMR</b> (saturation actuelle de celles existantes).					X					
12.14.2	Desserte combinée de <b>plusieurs communes</b> avec autres TC et TCSP										X
12.14.3	<b>Parkings</b> auto et vélo					X					
12.15	<b>Mme N. TOUALBI</b>	X									
12.15.1	Espoir de voir apparaître <b>le métro à Morangis</b> : il serait dommage de ne pas profiter de l'opportunité.					X					
12.15.2	<b>Mobilité et accessibilité</b> = atouts majeurs (développement économique et culturel).										X
12.15.3	<b>Difficultés d'accès à Paris</b> (Morangis mal desservie).										X
12.16	<b>M. PANNETRIER P.</b>	X									
12.16.1	<b>Station desservant Morangis et Paray</b> serait bienvenue.					X					
12.16.2	<b>Gain de temps</b> .										X
12.16.3	<b>Dynamisation</b> de la zone.										X
12.17	<b>M. RESERT</b>	X									
12.17.1	Oui pour <b>une gare à Morangis</b> .					X					
12.17.2	Souhaits de plus de <b>rapidité</b> .										X
12.17.3	Autres travaux à prévoir.										X
12.18	<b>Mme RICHET Nicole</b>	X									
12.18.1	Espère <b>une station de métro à Morangis !!</b>					X					
12.19	<b>M. RICHE</b>	X									
12.19.1	<b>Espérons</b> .					X					
12.20	<b>M. M. BOILLEAU</b> (Document de 3 pages, agrafé au registre )	X									
12.20.1	<b>Avis défavorable</b> :										
12.20.2	- Remarques sur les <b>moyens financiers</b> , le futur des transports, résultat incertain des projets.							X			X
12.20.3	- <b>Pas d'intérêt général</b> au projet, et incohérence avec <b>protection des espaces agricoles</b> restants.										X
12.20.4	- <b>Spéculation</b> à prévoir.										X
12.20.5	- On est " <b>entre démagogie et idéologie</b> ".										X
12.21	<b>M. J.-C. Riant</b>	X									
12.21.1	Morangis a grand besoin d' <b>une station de métro à sa porte</b> .					X					
12.21.2	Rapidité pour <b>se rendre à Paris</b> .										X
12.22	<b>M. et Mme R.RAFTIN</b>	X									
12.22.1	Aimeraient avoir <b>une gare à Morangis</b> sur la ligne 14.					X					

12		REGISTRE : MORANGIS (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor -suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
12.23	<b>Famille NAVAILLES</b>	X									
12.23.1	Quitte à avoir les inconvénients du SRM, <b>indispensable d'avoir une gare passagers.</b>					X					
12.23.2	Il n'existe <b>pas d'accès de Morangis à Orly.</b>										X
12.24	<b>M. COUGNARD</b>	X									
12.24.1	Oui pour <b>une gare passagers</b> à Morangis.					X					
12.25	<b>Famille DOS SANTOS / NUNES</b>	X									
12.25.1	<b>Une gare à Morangis.</b>					X					
12.25.2	Impact positif : <b>pas de réseau actuel</b> efficace.										X
12.25.3	<b>Délais</b> de transport.										X
12.25.4	Possibilités de <b>parking</b> existantes (terrains non constructibles).										X
12.25.5	Si automobile pour aller à Orly : <b>pollution.</b>										X
12.26	<b>Illisible</b>	X									
12.26.1	Quitte à faire une gare de maintenance, profiter pour faire une <b>gare de voyageurs.</b>					X					
12.26.2	Faciliterait transports <b>vers Paris.</b>										X
12.27	<b>M. ROUZLANI</b>	X									
12.27.1	Long et compliqué pour <b>aller à Paris.</b>										X
12.27.2	<b>Ligne 14</b> étendue à Morangis <b>serait un plus.</b>					X					
12.27.3	Il faudrait créer des <b>parkings.</b>					X					
12.27.4	Profiterait à <b>beaucoup.</b>										X
12.28	<b>M. G. DUAUN/ST KUBLI (o?)</b>	X									
12.28.1	<b>Prolongement de la ligne 14</b> après Orly <b>indispensable</b> (entreprises).					X					
12.28.2	<b>Egalité</b> de déplacement des banlieues.										X
<b>TOTAL REGISTRE MORANGIS</b>		<b>26</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>37</b>

D.13 REGISTRE : PREFECTURE D'ILE-DE-FRANCE ET DE PARIS										
N° lieu interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>du lundi 1<sup>er</sup> juin au jeudi 09 juillet 2015</b>										
13.1	<b>M. C. PICCIOTTO – Paris 18 °</b> (06/07/15)	X								
13.1.1	Le dossier d'enquête n'est pas daté.									X
13.2	<b>M. C. PICCIOTTO – Paris 18 °</b> (08/07/15) <i>Intervention accompagnée d'une note de 5 pages, elle –même accompagnée de divers documents : 1 plan (1 page A5), 1 schéma (1 page A4), 1 plaquette de la SGP annotée (16 pages A4), 2 plans (chacun 1 page A3), 1 dépliant (2 pages A2), 2 plans de réseau de transports, annotés, Sud de Paris et Essonne Nord (2 documents chacun 55 x 83 cm recto-verso)</i>	X								
13.2.1	Contestation du projet. Proposition d'une alternative dite Orly-Exprès à partir de la gare St-Lazare, empruntant le RER C et le B, rejoignant Orly et se prolongeant au Sud. Mise en cause de lobbys. Contestation des profils souterrains pour cause d'inondation. Contestation de la rentabilité, en référence à l'évolution du réseau ferré national depuis des décennies. Contestation de l'ensemble du Grand-Paris-Express qui néglige les réseaux de surface. Proposition de valorisation des carrières souterraines.						X			
<b>TOTAL REGISTRE PREFECTURE DE D'ILE-DE-FRANCE ET DE PARIS</b>		<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

D.14		COURRIERS AU PRESIDENT DE LA COMMISSION, reçus à la préfecture d'Ile-de-France et de Paris									
N° lieu interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>du lundi 1<sup>er</sup> juin au jeudi 9 juillet 2015</b>											
14.1	<b>Mme VEYRET</b> – Thiais ( <i>lettre du 15/06/15 – 1 page</i> )	X									
14.1.1	Approbation totale : développement des TC, notamment ligne 14				X						
14.2	<b>Mme le MAIRE DE CHEVILLY-LARUE</b> ( <i>lettre du 01/07/15</i> )			X							
14.2.1	Soutien consensuel de la commune au projet ; et notamment pour la station "3 communes".				X						
14.2.2	Considérant les pouvoirs exorbitants du droit commun attribués par la loi à la Société de Grand Paris en matière d'aménagement autour des gares, confirmation que des <b>opérations d'aménagement</b> sont dorénavant et déjà prévues dans le périmètre des stations : ZAC A. France et ZAC triangle des Meuniers qui relèvent de l'OIN ORSA, quartier des Sorbiers.										X
14.2.3	Souhait de voir la Société du Grand Paris comme partenaire pour l' <b>appropriation foncière</b> du quartier de la Gastronomie.										X
14.2.4	Nom de station : plutôt "Cité de la Gastronomie" que "MIN-porte de Thiais".										X
14.3	<b>M. le PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION "LES PORTES DE L'ESSONNE"</b> ( <i>lettre du 29/07/2015 – 2 pages, accompagnée d'un extrait du registre des délibérations du 03/07/2015 – 3 pages</i> )			X							
14.3.1	Regret que la Communauté d'agglomération n'ait pas été associée à l' <b>enquête publique</b> , sans permanence dans ses locaux.						X				
14.3.2	Le projet de pôle multimodal de l'aéroport d'Orly ne prévoit aucune place de <b>parking-relais</b> à destination des habitants des Portes de l'Essonne. Une mutualisation avec le parking de 1 700 places de l'aéroport semble indispensable, avec une tarification P+R.										X
14.3.3	Demande que la Communauté d'agglomération soit associée au <b>comité de pôle d'Orly</b> ainsi qu'au <b>comité de ligne 14</b> .									X	
14.3.4	Maintenir le <b>groupe de travail "intermodalité"</b> pour optimiser l'itinéraire des bus venant du Sud (Cf. km parcourus et temps de parcours) et pour améliorer la connexion avec le T7.									X	
14.3.5	Demande d' <b>être associé</b> à l'étude de conception et de réalisation du SMR ; il doit être compatible avec le prolongement du <b>contournement Sud de l'aéroport</b> porté par le Département 91.									X	
14.3.6	Importance d' <b>une gare essonnienne multimodale</b> , avec parc-relais.						X				
14.3.7	Favorable aux créations de ligne de bus proposées par le STIF pour desservir les stations de la ligne 14.				X						
14.3.8	Motion pour soutenir la démarche de la ville de Morangis afin d'obtenir une <b>gare à Morangis</b> .						X				
14.3.9	Elle pourrait être la tête de pont d'une <b>éventuelle prolongation de la ligne 14 ou de la 18 vers le cœur de l'Essonne</b> .						X				
14.3.10	Programme à prévoir d'une gare, au Sud de l'aéroport avec <b>parkings</b> afférents et liaisons routières, à intégrer dans le chantier initial global.						X				

14		COURRIER AU PRESIDENT DE LA COMMISSION, reçu à la préfecture d'Ile-de-France et de Paris (suite)								
N° lieu interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favor+suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
14.4	<b>MM les PRESIDENTS DES CCI PARIS ILE-DE-FRANCE, PARIS, ESSONNE, VAL-DE-MARNE</b> (lettre du 07/07/15, accompagnée d'une note de 6 pages) Compte tenu des attentes en matière de développement économique et de création d'emplois, de la contribution des entreprises au financement du GPE, et du taux de rentabilité du projet, <b>avis favorable</b> assorti de 9 demandes. Assurer la réalisation du projet selon le <b>calendrier</b> annoncé.			X						
14.4.1	Sécuriser le <b>financement</b> sans accroître la contribution des entreprises.				X					
14.4.2	Anticiper les risques de <b>saturation de la ligne</b> , en agissant notamment sur la qualité de services des RER B et D.									X
14.4.3	Optimiser les correspondances avec le reste du réseau, avec des <b>pôles d'échange</b> performants.									X
14.4.4	Anticiper l' <b>impact des chantiers sur les activités économiques</b> présentes autour des gares, commerces et services.									X
14.4.5	Anticiper l' <b>impact sur le réseau routier et les mobilités locales</b> et intégrer au projet les réflexions sur les besoins de <b>stationnement</b> .									X
14.4.6	Assurer la coordination avec les <b>projets de développement économique et de logement</b> , tels que définis dans les CDT Campus sciences et santé et dans le CDTI du Grand Orly.									X
14.4.7	<b>Intégrer la CCI Paris-IdF</b> aux dispositifs d'accompagnement des entreprises affectées par les travaux.									X
14.4.8	Confirmer la diversification des modes d'évacuation des <b>déblais</b> en privilégiant la réduction des nuisances pour la circulation locale.									X
14.4.9				X						
14.4.10										X
14.5	<b>ASSISTANCE PUBLIQUE - HOPITAUX DE PARIS</b> –Direction économique, financière, de l'investissement et du patrimoine – Mme C. Bousquet-Bérard (lettre du 06/07/2015 de 2 pages accompagnée de 2 pages d'illustration)			X						
14.5.1	<b>Gare Kremlin-Bicêtre Hôpital</b> : le <b>dossier</b> (pièce D) présente un schéma d'implantation et d'organisation de la gare qui <b>n'est pas conforme</b> aux orientations souhaitées par les différentes parties. Ces orientations ont été actées le 13 mars 2015 par le Directeur général de l'APHP, le Président du directoire de la SGP et le Maire du Kremlin-Bicêtre. Elles consistent en un parvis principal de la gare du côté de la rue Séverine et un parvis secondaire du côté de l'entrée de l'hôpital.									X

14		COURRIER AU PRESIDENT DE LA COMMISSION, reçu à la préfecture d'Ile-de-France et de Paris (suite)								
N° lieu interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favor+suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
14.6	<b>M. le PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE –</b> (délibération du Conseil départemental du 29/06/2015 – lettre d'envoi + 4 p.)			X						
14.6.1	Avis favorable.				X					
14.6.2	Demande le respect de l'échéance de 2024.									X
14.6.3	Demande des <b>moyens humains</b> suffisants pour la SGP.									X
14.6.4	Se félicite de la désignation de la RATP comme <b>maître d'ouvrage</b> .					X				
14.6.5	Réaffirme l'urgence du <b>plan de mobilisation</b> (Cf. RER B et ligne 7).					X				
14.6.6	Que la SGP applique à la ligne 14 celles des <b>réserves et recommandations émises pour la ligne 15 Sud</b> qui lui correspondent.					X				
14.6.7	Que la ligne M15, le T7, RER C et le réseau de bus soient <b>adaptés</b> aux conséquences du prolongement de la ligne M14.					X				
14.6.8	Que les <b>nuisances des chantiers</b> soient anticipées.					X				
14.6.9	Qu'à Pont-de-Rungis les <b>déblais</b> soient évacués par fer et que le Département soit associé à la définition de la bande convoyeuse (Cf. Hautes Bruyères)					X				
14.6.10	Offrir les meilleurs <b>rabattements</b> sur les gares : transports collectifs et modes actifs. Mettre en place des comités de pôles sur toutes les gares ; le Conseil départemental proposant de piloter celui du MIN Porte de Thiais.					X				
14.6.11	Que le <b>nombre d'accès aux gares</b> soit suffisant ; notamment deux accès à MIN Porte de Thiais et Kremlin-Bicêtre Hôpital.					X				
14.6.12	Que des mesures conservatoires soient prises pour une <b>future gare TGV</b> .					X				
14.6.13	Que la <b>correspondance M14 – T7</b> soit optimisée à l'aéroport d'Orly.					X				
14.6.14	Qu'à <b>Pont-de-Rungis</b> un franchissement des voies pour les modes actifs soit intégré au programme de la ligne 14.					X				
14.6.15	Qu'à Orly des mesures conservatoires soient prises pour la <b>double gare des lignes 14 et 18</b> pour un éventuel prolongement ultérieur de la 18 vers l'Est.					X				
14.6.16	Que les transports existants ne soient pas perturbés par les <b>chantiers</b> .					X				
14.6.17	Que soient vus les impacts sur les <b>ouvrages d'assainissement</b> (chantier puis exploitation).					X				
14.6.18	Que les <b>marchés de travaux</b> intègrent des clauses sociales d'insertion et soient accessibles aux PME locales.									X
14.6.19	Que les <b>acquisitions foncières</b> bénéficient de la même dynamique que pour la ligne 15 Sud.					X				
14.6.20	Que l' <b>information</b> auprès des riverains et commerçants soit renforcée.					X				
14.6.21	Qu'une <b>commission de suivi</b> contrôle le respect des engagements.					X				
<b>TOTAL COURRIERS A LA PREFECTURE d'ILE-DE-FRANCE et de PARIS</b>		<b>1</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>22</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>17</b>

De plus, sont arrivés, après la date limite de fin de l'enquête publique, des lettres et un courriel adressés au président de la commission d'enquête. Leur arrivée à la préfecture après la date de fin de l'enquête empêche leur prise en compte dans le dépouillement des observations. Il s'agit :

- d'un courrier du Conseil départemental de l'Essonne daté du 08/07/2015 mais arrivé à la préfecture le 10/07 ; ce courrier est identique à l'intervention déposée sur le registre électronique le 09/07/2015, laquelle est analysée dans le chapitre 15 ci-après ;

- d'un courrier de Mme F. Valat de l'Haÿ-les-Roses, dont la date d'envoi est le 09/07/2015 et la date d'arrivée le 10/07/15 ; elle se dit satisfaite d'une station desservant sa commune ;

- d'un courriel daté du 16/07/15, de la Ville de Rungis, transmettant un extrait du registre des délibérations du Conseil municipal en date du 24/06/15 ; à l'unanimité, le Conseil municipal émet un avis favorable sur le projet, sur la localisation des stations MIN-Porte de Thiais et Pont de Rungis, sur la mise en service de l'ensemble du tronçon ;
- d'un courrier de M. P. Brocquiaux, daté du 09/07/15, arrivé à la préfecture le 15/07/15, qui apporte des compléments à son intervention n° 1.36 du 09/07/15 sur le registre de Paris 13°, à propos de la Petite Ceinture ;
- d'un courrier de M. et Mme Michaudelle, daté du 03/07/15, arrivé à la préfecture le 15/07/15, qui confirme leur intervention n° 5.1 à Villejuif,
- d'un courrier de Mme Odile Schmitt, daté du 03/07/15, envoyé à la Mairie du 13 ° arrondissement, qui l'a transmis le 20/07/15 à la Préfecture où il a été enregistré le 05/08/15 ; elle y souligne l'importance de l'espace vert au pied de la tour Super-Italie et souhaite un autre aménagement que celui prévu,
- d'un courrier d'Aéroports de Paris, daté du 03/08/15, exprimant un avis favorable à la desserte prévue de l'aéroport d'Orly.

D.15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Lundi 1<sup>o</sup> juin 2015</b>											
15.1	<b>M. ou Mme P. MATHIEU</b>	X			X						
15.1.1	Ce prolongement, avec les stations annoncées, est <b>nécessaire pour</b>				X						
	- <b>améliorer les déplacements</b> des Franciliens.										
15.1.2	- <b>redynamiser des territoires</b> parfois oubliés par les transports de type métro automatique.				X						
	et pour redynamiser le <b>secteur du BTP</b> , de créer de nombreux <b>emplois</b> , de créer de la <b>croissance</b> .										
15.2	<b>M. ou Mme BOUGNE - Gentilly</b>	X									
15.2.1	<b>Nom de la station</b> Le Kremlin-Bicêtre : ajouter le nom de Gentilly.										X
15.3	<b>M. ou Mme RAMAUGE – Paris 13<sup>o</sup></b>	X			X						
15.3.1	<b>Tracé</b> intéressant.										
15.4	<b>Anonyme</b>	X									
15.4.1	Peut-on ultérieurement <b>ajouter une station à Morangis</b> , avant le SMR, avec un parc-relai, pour les Essonnais.							X			
15.4.2	<b>Urgence</b> à réaliser ce prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly.				X						
15.5	<b>M. ou Mme KOSE - Melun</b>	X			X						
15.5.1	<b>Nécessité de ce prolongement</b> de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly, notamment pour le Sud du 77.										
15.6	<b>Anonyme</b>	X			X						
15.6.1	<b>Très bonne initiative</b> pour les citoyens et les touristes ; aurait dû venir plus tôt.										
15.6.2	Souhait d'un <b>délai</b> de réalisation plus court.										X
15.7	<b>M. ou Mme CAMBOULAS – L'Haÿ-les-Roses</b>	X			X						
15.7.1	<b>Très favorable</b> , notamment à la station Le Kremlin Bicêtre.										
15.8	<b>M. Jason BUTTIER – L'Haÿ-les-Roses</b>	X			X						
15.8.1	Enfin un <b>projet intéressant</b> .										
15.9	<b>M. ou Mme HELEINE – Paris 13<sup>o</sup></b>	X			X						
15.9.1	<b>Très favorable</b> en regrettant qu'il ne puisse aboutir avant 2019.										
15.10	<b>M. ou Mme FERREIRA DE ARANJO - Cachan</b>	X			X						
15.10.1	Souhaite la réalisation pour <b>ne plus avoir à se servir de sa voiture</b> .										
15.11	<b>M. ou Mme A. CAZAUX – L'Haÿ-les-Roses</b>	X			X						
15.11.1	<b>Favorable</b> à toutes les composantes du <b>GPE</b> : diminution du recours à la <b>voiture</b> , poursuivre le <b>maillage</b> avec les lignes de tramway.										
15.12	<b>M. ou Mme DE VECCHI – Paris 13<sup>o</sup></b>	X							X		
15.12.1	Pourquoi ne pas installer devant l'ex-garage Piguet situé à côté : <b>manque de logique</b> .										
15.13	<b>M. ou Mme CARILLION - Villejuif</b>	X			X						
15.13.1	Ligne de métro <b>attendue</b> avec impatience.										
15.14	<b>M. MATHIEU</b>	X			X						
15.14.1	Ligne importante pour <b>désenclaver les quartiers les plus pauvres</b> . Son tracé devrait davantage en tenir compte.										
15.15	<b>Anonyme</b>	X			X						
15.15.1	Nécessaire pour la <b>desserte des importants pôles d'emploi</b> : MIN, aéroport.										
15.16	<b>Anonyme – Champigny s/M.</b>	X			X						
15.16.1	DUP attendue. <b>Futurs gains de temps</b> , notamment pour Champigny.										

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor. <small>assuésion</small>	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
Lundi 1 <sup>o</sup> juin 2015 (suite)											
15.17	M. ou Mme C. LABBE - Villejuif	X			X						
15.17.1	Favorable au projet pour les <b>déplacements internes à la banlieue</b>				X						
15.18	M. FAUVET - Villejuif	X			X						
15.18.1	Souhait que le projet obtienne la DUP : <b>gains de temps, gains de fatigue, meilleure qualité de vie.</b>				X						
15.19	M ou Mme LEBOT - Cachan	X			X						
15.19.1	Permettra des <b>déplacements en transports collectifs.</b>				X						
15.19.2	Engendrera des <b>embauches</b> pour de futurs commerces.				X						
15.20	M. ou Mme LHOSTE - Cachan	X			X						
15.20.1	Souhait que le projet obtienne la DUP : <b>gains de temps et de confort.</b>				X						
15.21	M. ou Mme PATERAS – L'Hay-les-Roses	X			X						
15.21.1	Enfin un <b>vrai mode de transport</b> pour notre ville.				X						
15.22	M. ou Mme D. LAZARESCU - Villejuif	X			X						
15.22.1	Des avantages incontestables pour le <b>confort de tous les habitants et pour l'aspect économique</b> (Cf. pôle cancer).				X						
15.23	M. ou Mme HEBRARD - Villejuif	X			X						
15.23.1	Particulièrement <b>utile pour un handicapé</b>				X						
15.24	M. ou Mme GRANGER – Champigny s/M	X							X		
15.24.1	Les tracés ne pourraient-ils être plus près des routes et autoroutes existantes pour <b>diminuer l'impact foncier.</b>								X		
15.25	M. ou Mme PECH – Paris 14°	X			X						
15.25.1	Souhait de la DUP pour les <b>gains de temps</b> attendus.				X						
15.26	M. ou Mme HOLLENBERG – Vitry s/S	X			X						
15.26.1	Pour les <b>personnes âgées</b> : sortir de l'isolement avec un métro de proximité.				X						
15.27	M. ou Mme DEDON - Villejuif	X			X						
15.27.1	DUP attendue : <b>gains de temps</b> pour traverser Paris.				X						
15.28	M. A. JACQUET - Cachan	X			X						
15.28.1	Intérêt pour les <b>futurs utilisateurs</b> , réduire l' <b>usage de la voiture</b> particulière.				X						
15.29	M. Guy CANTALOUBE - Arcueil	X			X						
15.29.1	<b>Gain de temps</b> formidable, meilleure <b>hygiène de vie.</b>				X						
15.30	M. ou Mme ELISE – L'Hay-les-Roses	X			X						
15.30.1	Excellente initiative pour desservir l'aéroport d'Orly.				X						
15.31	M. PERDEREAU – L'Hay-les-Roses	X			X						
15.31.1	Obtenir la DUP : <b>gain de temps et de confort, réduire la circulation.</b>				X						
15.32	M. ou Mme ODOUARD – Paris 12°	X				X					
15.32.1	Très favorable à ce prolongement. <b>Mais</b> il est déplorable de ne pas le <b>relier au tramway T3 à Porte d'Italie</b> : Cf. accessibilité pour les handicapés par le tram Raccorder impérativement les 2 axes.					X					
15.33	M. ou Mme RAYNAL – Levallois-Perret	X			X						
15.33.1	Quelle bonne nouvelle !				X						
15.34	Mme M. BARATTE - Arcueil	X			X						
15.34.1	Très favorable : <b>gain de temps.</b>				X						
15.35	M. ou Mme ILI – Maisons-Alfort	X			X						
15.35.1	Ligne indispensable : <b>gain de temps</b> en banlieue.				X						

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable suscension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
Lundi 1° juin 2015 (suite)											
15.36 15.36.1	Mme L. LAPIERRE – L'Haÿ-les-Roses Prolongement souhaité : <b>ne plus prendre sa voiture</b> et recevoir ses proches.	X			X						
15.37 15.37.1	Mme L. KEBEDJIS – L'Haÿ-les-Roses Favorable : accéder <b>plus rapidement</b> au centre de Paris.	X			X						
15.38 15.38.1 15.38.2	Mme R. CROSNIER – Maisons-Alfort <b>Gain de temps</b> pour des déplacements vers le Sud. <b>Délai trop long</b> : 15 ans.	X			X						X
15.39 15.39.1	M. ou Mme BLAQUE - Villejuif <b>Gain de temps et de confort</b>	X			X						
15.40 15.40.1	Madame G. TAVERNIER – L'Haÿ-les-Roses Ligne vitale pour le <b>développement économique et social</b> de L'Haÿ-les-Roses, enclavée par rapport aux transports rapides et directs vers Paris.	X			X						
15.41 15.41.1	M. J.-B. RICHARDET – Paris 13° <b>Accès plus rapide à Orly et alternative au RER B</b> (irrégulier)	X			X						
15.42 15.42.1	M. ou Mme WOLF – Paris 11° Faire enfin exister le Grand Paris avec ce prolongement vers Orly.	X			X						
15.43 15.43.1 15.43.2	M. S. GRIGNON - Malakoff Prolongation = un élément important d' <b>intégration des différents communes</b> dans le sud-est parisien. La 14 à Orly sera une heureuse alternative à Orlyval et au RER C.	X			X						
15.44 15.44.1	Anonyme - Villejuif La 14 Sud est une <b>nécessité économique</b> ; aurait dû voir le jour bien plus tôt.	X			X						
15.45 15.45.1 15.45.2	M. ou Mme HAMROUCHI – Vitry s/S Faciliter ainsi l' <b>accès à Orly</b> : voyageurs et employés. Bonne <b>complémentarité</b> avec la future ligne 15.	X			X						
15.46 15.46.1	M. M. LATAPIE – Fontenay /sB Souscrit au projet : <b>accès à Orly et maillage</b> avec les bus et métros du 94.	X			X						
15.47 15.47.1	M. ou Mme FORLEN – Nogent s/M Faciliter ainsi l' <b>accès à Orly</b> par un moyen fiable.	X			X						
15.48 15.48.1	Mme Y. JABOL – Vitry s/S Toute nouvelle proposition pour faciliter les déplacements en banlieue et vers Paris est <b>une victoire</b> .	X			X						
15.49 15.49.1	M. ou Mme TRUBERT – Chartres-de-Bretagne Favorable : <b>gain de temps et de confort</b> .	X			X						
15.50 15.50.1	M. ou Mme TRUBERT – Chartres-de-Bretagne Favorable : gain de temps pour l' <b>accès à Orly</b> .	X			X						
15.51 15.51.1	Mme M.-P. BESCHET – Bry s/M Favorable : faciliter l' <b>accès à Orly et vers le centre de Paris</b> (gare de Lyon) et étendre le réseau de métro extra-muros pour désenclaver la banlieue.	X			X						

15	REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)
----	---

N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favor +suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
Lundi 1° juin (suite)										
15.52 15.52.1	<b>M. D. CEOLIN</b> – Paris 13° A-t-on pensé ajouter <b>une station entre Maison Blanche et Le Kremlin-Bicêtre</b> . Intérêt : desservir le secteur place de Rungis-Coluche, le stade Charletty (Cf. le projet pour les JO), l'écoquartier ; assurer une correspondance avec le tramway. Ou bien faudra-t-il attendre un hypothétique prolongement de la ligne 5 ?	X						X		
15.53 15.53.1	<b>M. ou Mme BLAIN</b> – L'Haÿ-les-Roses Favorable : <b>alternative à la voiture</b> pour accéder à Paris.	X			X					
15.54 15.54.1	<b>M. A. SEGELLE</b> – Champigny s/M Projet utile pour les voyageurs qui vont à <b>Orly</b> et pour les habitants riverains.	X			X					
15.55 15.55.1	<b>M. STENGER</b> - Villejuif Super pour <b>Villejuif Sud</b> .	X			X					
<b>sous-total 1° juin</b>		<b>55</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>54</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>3</b>

N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favor +suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
15 REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)										
Mardi 2 juin 2015										
15.56 15.56.1	<b>M. Y.-R. LE BORGNE</b> – Vitry s/S Cette ligne permettra de <b>moins utiliser la voiture individuelle</b> .	X			X					
15.57 15.57.1	<b>Mme A. GALLIANO</b> – Le Kremlin-Bicêtre Favorable : <b>gain de temps</b> pour l'accès à Orly et la desserte de la banlieue ; moins de production de carbone.	X			X					
15.58 15.58.1	<b>M. P. BASTIN</b> – Champigny s/M <b>Gain de temps</b> pour l'accès à <b>Orly</b> .	X			X					
15.59 15.59.1	<b>M. ou Mme ABRAMOWICZ</b> – Paris 11° Souhait de la DUP : <b>relier Paris à la banlieue Sud</b> , dont Orly.	X			X					
15.60 15.60.1	<b>Mme WILHELM</b> <b>Gain de temps</b> pour l'accès à <b>Rungis, Orly</b> , depuis Paris.	X			X					
15.61 15.61.1	<b>M. ou Mme SOURD</b> – Le Kremlin-Bicêtre <b>Pour</b> le prolongement et pour la station L'Haÿ 3 communes.	X			X					
15.62 15.62.1	<b>M. ou Mme GARY</b> - Orly Avec ce prolongement, <b>Cœur d'Orly</b> sera un des pôles les plus accessibles au monde, à 20 min de Paris.	X			X					
15.63 15.63.1	<b>M. ou Mme PETIT</b> - Villejuif <b>Gain de temps et mieux-être</b>	X			X					
15.64 15.64.1 15.64.2	<b>M. ou Mme GARCIA</b> – Sucy-en-Brie DUP le plus <b>rapidement</b> possible. Prévoir un soin particulier à la <b>correspondance</b> avec la ligne 15.	X			X					X

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
Mardi 2 juin 2015 (suite)											
15.65	M. J.-P. PAYEN – Villejuif	X				X					
15.65.1	Une <b>priorité</b> pour compenser l'insuffisance des lignes de bus.					X					
15.66	M. ou Mme PARIS – Chevilly-Larue	X				X					
15.66.1	DUP le plus <b>rapidement</b> possible : compenser l'insuffisance des lignes de bus.					X					
15.67	M. ou Mme FINCO – L'Haÿ-les-Roses	X				X					
15.67.1	Projet <b>indispensable</b> pour le Val-de-Marne et pour l'aéroport.					X					
15.68	M. ou Mme LEUR – Bry s/M	X				X					
15.68.1	DUP pour ce projet pour <b>fluidifier les transports</b> .					X					
15.69	M. ou Mme MARÇAIS – Fontenay /sB	X				X					
15.69.1	Vivement la mise en service : <b>gain de temps</b> , moins de correspondances.					X					
15.70	M. P. BLUTEAU - Châtillon	X				X					
15.70.1	Véritable opportunité pour l' <b>accès à Orly</b> .					X					
15.71	Mme M. RENAUVAND – L'Haÿ-les-Roses	X									X
15.71.1	<b>Nom de l'arrêt</b> : L'Haÿ-les-Roses ou L'Haÿ-3 communes, car l'arrêt est sur cette commune et s'accompagne d'expropriations.										X
15.72	M. ou Mme LECOUTURIER – Savigny-sur-Orge	X							X		
15.72.1	N'y a-t-il pas une possibilité de prolonger au Sud : Morangis, Chilly-Mazarin								X		
15.73	Anonyme - Alfortville	X				X					
15.73.1	<b>Soulagera</b> les RER D et C et <b>renforcera le maillage</b> grâce à la correspondance avec la ligne 15.					X					
15.73.2	<b>Renforcera l'attractivité</b> d'Orly et de la plateforme de Rungis.										X
15.74	M. T. GALLAND – Paris 12°	X				X					
15.74.1	<b>Bonne idée</b> .					X					
15.75	M. ou Mme TEYSSANDIER - Antony	X							X		
15.75.1	Est-il prévu une jonction avec le RER B à Antony ?								X		
15.75.2	Navigo sur Orlyval ?								X		
15.76	M. MOLLARD – Champigny s/M	X				X					
15.76.1	<b>Gain de temps</b> dans le Val-de-Marne.					X					
15.77	M. ou Mme APAZA - Cachan	X				X					
15.77.1	<b>Gain de temps</b> pour aller à Paris.					X					
15.78	M. J.-L. BOURGAIN - Villejuif	X				X					
15.78.1	Amélioration de l' <b>accessibilité à l'Institut Gustave Roussy</b> , pour personnel et usagers, et pour échanges avec l'hôpital du Kremlin-Bicêtre.					X					
15.79	M. ou Mme MICHEL – Vitry s/S	X				X					
15.79.1	Contribution à <b>faciliter la vie</b> des banlieusards.					X					
15.80	Mme M. DE BAECQUE - Fresnes	X				X					
15.80.1	<b>Gain de temps, respect de l'environnement</b> par un tel projet.					X					
15.81	M. ou Mme POITEVIN – Vitry s/S	X							X		
15.81.1	<b>Un prolongement ultérieur</b> pourrait-il être envisagé sur le tronçon central des RER C et D vers Athis-Mons ou Ablon ou Villeneuve-le-Roi et Villeneuve St-Georges ?								X		
15.82	Anonyme – Chevilly-Larue	X				X					
15.82.1	<b>Projet utile</b> pour moins de voitures vers Paris et les aéroports.					X					
15.82.2	<b>Est-il possible d'accélérer la procédure ?</b>								X		
15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									

N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
Mardi 2 juin 2015 (suite)										
15.83 15.83.1	<b>Mme P. KERVIO</b> – Paris 13° <b>Vive la 14 et ses extensions</b> pour accéder aux aéroports et les relier avec les autres nouvelles lignes.	X			X					
15.84 15.84.1	<b>Anonyme</b> - Orly <b>Créer des parkings</b> aux gares pour réduire l'accès de voitures à Paris.	X								X
15.85 15.85.1	<b>M. J. GAUGHAN</b> – L'Haÿ-les-Roses Besoin d'un accès à Paris pour des <b>handicapés</b> .	X			X					
15.86 15.86.1	<b>M. ou Mme BOURLES</b> - Orly Grand merci pour ce projet : desserte des <b>secteurs autour de Pont-de-Rungis et de l'aéroport</b> et moins de voitures.	X			X					
15.87 15.87.1	<b>M. et Mme LE MAREC</b> – Le Kremlin-Bicêtre Très favorable : <b>moins utiliser la voiture, autonomie</b> des enfants.	X			X					
15.88 15.88.1	<b>Mme C. TERRIER</b> - Villejuif Vivement cette extension : <b>gain de temps et de régularité</b> vers Paris et Orly.	X			X					
15.89 15.89.1	<b>Mme D. ANDRIANAMAHEFA</b> Totalement OK.	X			X					
15.90 15.90.1	<b>Mme M. LELIEVRE</b> – Ivry s/S Tout-à-fait favorable.	X			X					
15.91 15.91.1	<b>M. ou Mme LEMAIRE</b> – Joinville-le-Pont Favorable : gain de temps et de confort.	X			X					
15.92 15.92.1	<b>M. L. FRADIN</b> – L'Haÿ-les-Roses Projet urgent : gain de temps vers Paris et vers Orly.	X			X					
15.93 15.93.1	<b>M. ou Mme TRUFFAULT</b> - Gentilly Diminuer la <b>circulation automobile et la pollution</b> .	X			X					
<b>sous-total 2 juin</b>		<b>38</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favor- -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>Mercredi 3 juin 2015</b>										
15.94	<b>Anonyme</b> - Villejuif	X			X					
15.94.1	Projet urgent : <b>moins utilisation de la voiture</b> , moins de pollution.				X					
15.95	<b>M. ou Mme THERET</b> – Limeil-Brévannes	X			X					
15.95.1	Projet souhaité : <b>désenclaver</b> le 94, gain de temps (Paris et Orly), pollution.				X					
15.96	<b>Mme E. REKIK</b> – L'Hay-les-Roses	X			X					
15.96.1	Projet indispensable et urgent : <b>gain de temps</b> , amélioration des transports.				X					
15.97	<b>M. ou Mme HUGUET</b> - Cachan	X			X					
15.97.1	Favorable : <b>désenclaver</b> le 94, améliorer l'accès à Paris et à Orly.				X					
15.98	<b>M. ou Mme GUTIERREZ</b> – Paris 11°	X			X					
15.98.1	Pour la DUP : améliorer la liaison Paris-Orly.				X					
15.99	<b>M. ou Mme TOUSSAIN-LEROY</b> – St-Maur-des-Fossés	X			X					
15.99.1	Soutien : <b>améliorer</b> les déplacements internes au 94, Cf. entre les hôpitaux.				X					
<b>sous-total 3 juin</b>		<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Jeudi 4 juin 2015</b>											
15.100 15.100.1	<b>M. ou Mme CHEVALIER</b> – Vitry s/S Souhait à ce projet : continuer la lutte <b>contre la pollution.</b>	X			X						
15.101 15.101.1	<b>Mme M. CYPRIEN</b> - Cachan Souhait de la DUP : <b>gains de temps et de confort</b> , liaisons internes à la banlieue sans passer par Paris.	X			X						
15.102 15.102.1	<b>M. ou Mme BRUNEAU</b> – Le Kremlin-Bicêtre <b>Soutien</b> au projet	X			X						
15.103 15.103.1 15.103.2	<b>M. I. MCCALL</b> – Paris 13° <b>Super</b> idée. Remplacer l'arrêt Maison-Blanche par porte d'Italie : correspondance avec le T3.	X			X					X	
15.104 15.104.1 15.104.2	<b>M. ou Mme TOUZIN</b> – Paris 9° Bonne idée Remplacer l'arrêt <b>Maison-Blanche</b> par Porte d'Italie : correspondance avec T3.	X			X					X	
15.105 15.105.1	<b>M. L. GONNET</b> – L'Haÿ-les-Roses <b>Gain de temps.</b>	X			X						
15.106 15.106.1	<b>Mme P. Baumaire</b> - Gentilly Soutien au projet : <b>gain de temps</b> , moins de voitures et de pollution.	X			X						
15.107 15.107.1	<b>M. ou Mme C. ROUX</b> - Paris Favorable au projet : mieux relier Paris à sa <b>banlieue</b> , dans les deux sens ; meilleure accessibilité de l'aéroport d' <b>Orly</b> .	X			X						
15.108 15.108.1	<b>M. P. NADOLNY</b> – L'Haÿ-les-Roses La <b>station Chevilly</b> est primordiale pour un quartier isolé par les grandes emprises (MIN, Cimetière, autoroute), vis-à-vis de Paris et d'Orly.	X			X						
15.109 15.109.1 15.109.2	<b>M. ou Mme FRANÇOISE</b> – Chevilly-Larue Enfin un projet intéressant et utile : <b>gains de temps</b> à l'intérieur de la banlieue. Réaliser ce projet en respectant l' <b>environnement</b> et l'écologie.	X			X						X
15.110 15.110.1	<b>Anonyme</b> Favorable.	X			X						
15.111 15.111.1	<b>Mme P. SUBRAN</b> – Le Kremlin-Bicêtre Indispensable : <b>désengorger</b> les lignes existantes, <b>maillage</b> dans la banlieue.	X			X						
15.112 15.112.1	<b>M. ou Mme C. DURAND-CHASSEAU</b> - Arcueil Favorable, même si l'automatisme supprime un emploi : le conducteur.	X			X						
<b>sous-total 4 juin</b>		<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor. <small>assujettion</small>	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Vendredi 5 juin 2015</b>											
15.113	<b>M. ou Mme GORGE</b>	X			X						
15.113.1	Très favorable.				X						
15.114	<b>Mme M. FRILLEY</b> - Créteil	X			X						
15.114.1	Excessivement favorable : réduire la circulation automobile polluante.				X						
15.115	<b>M. B. AMIS</b> – Paris 19°	X			X						
15.115.1	Entièrement favorable : réduire les flux de voitures en ville, <b>liaisons rapides</b> vers Paris et Orly.				X						
15.115.2	Mais, en complément nécessité de structures de <b>stationnement</b> , gardiennées et peu onéreuses.										X
15.116	<b>M. ou Mme NOGUES</b> – Maisons-Alfort	X			X						
15.116.1	Favorable à ce projet écologique ; et liaison facilitée avec <b>Orly</b> .				X						
15.117	<b>M. ou Mme DENONAIN</b> – La Varenne-St-Hilaire	X			X						
15.117.1	Totalement favorable : <b>liaisons facilitées</b> vers le Nord et le Sud de l'Ile-de-France.				X						
15.118	<b>M. ou Mme PAVILLET</b> – Chevilly-Larue	X			X						
15.118.1	Très enthousiaste : liaisons vers <b>Paris</b> et <b>Orly</b> et au sein de la <b>banlieue</b> grâce à la correspondance avec la ligne 15.				X						
15.118.2	Mais, attention à la maîtrise des <b>coûts fonciers</b> en banlieue.										X
15.119	<b>M. ou Mme MIGNARD</b> – Villiers s/M	X									X
15.119.1	La <b>gare de Villiers s/M</b> devrait être à la gare existante du RER E et non près d'Ikea.										X
15.120	<b>M. ou Mme LECHEVALIER</b> - Montgeron	X			X						
15.120.1	Super projet <b>interbanlieue</b> .				X						
15.121	<b>Mme ALEXANDRE</b> – L'Haÿ-les-Roses	X			X						
15.121.1	Avantage évident pour accéder à <b>Paris</b> depuis l'Haÿ, d'autant que la ligne 14 croise quantité d'autres lignes.				X						
15.122	<b>M. ou Mme PEYBERE</b> – Le Kremlin-Bicêtre – quartier pavillonnaire	X									
15.122.1	Quel projet va-t-on faire pour la nouvelle entrée du <b>Kremlin-Bicêtre</b> ?							X			
15.123	<b>M. F. BACQUELOT</b> – Chevilly-Larue	X			X						
15.123.1	Grand projet très utile.				X						
15.124	<b>M. B. BITOUZET</b> - Antony	X			X						
15.124.1	Souhait d'obtention de la DUP : <b>gains de temps</b> pour le confort de tous.				X						
<b>sous-total 5 juin</b>		<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor. -suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Samedi 6 juin 2015</b>											
15.125 15.125.1	<b>M. M. Hébrard</b> - Thiais DUP souhaitée le plus vite possible : accéder facilement à Paris et au reste du Val-de-Marne, via la correspondance avec la ligne 15.	X			X						
<b>sous-total 6 juin</b>		<b>1</b>			<b>1</b>						

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor. -suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Dimanche 7 juin 2015</b>											
15.126 15.126.1 15.126.2	<b>Mme M. GRILLO</b> – Le Kremlin-Bicêtre Bon courage pour ce projet qui va redynamiser Paris. Y aura-t-il un accès pour <b>handicapés</b> avec un ascenseur, aux bouches du métro.	X			X			X			
15.127 15.127.1	<b>M. ou Mme LAFEUILLE</b> – Paris 11° Intéressant pour ceux qui vont souvent à <b>Orly</b> .	X			X						
15.128 15.128.1 15.128.2	<b>M. ou Mme VAULOT</b> – Le Kremlin-Bicêtre Une réelle opportunité pour l'accès à Paris, d'autant que la ligne 7 est saturée. Atout du réseau interne à la banlieue.	X			X						
15.129 15.129.1	<b>M. ou Mme MOREAU</b> – L'Haÿ-les-Roses Excellente nouvelle pour l'Haÿ-les-Roses : <b>temps de trajet</b> divisé par 2.	X			X						
15.130 15.130.1	<b>M. F. FILIPPI</b> – Paris 13° <b>Maison-Blanche</b> : envisager une variante de l'emprise de la gare du côté des numéros pairs de l'avenue d'Italie, pour éviter des travaux au droit immédiat de la tour Super-Italie.	X						X			
15.131 15.131.1	<b>M. D. ALAIN</b> – Paris 13° Favorable, mais desservir la <b>place de Rungis</b> ; Cf. écoquartier	X				X					
15.132 15.132.1 15.132.2 15.132.3	<b>Anonyme</b> - Paris Projet intéressant : <b>banlieue</b> à banlieue, désengorgement du <b>RER</b> . Mais dommage que la liaison <b>Orly-Roissy</b> ne soit pas directe. En parallèle, moderniser le <b>réseau existant</b> : accessibilité PMR, sécurité.	X			X						X X
15.133 15.133.1	<b>M. ou Mme VARIERAS</b> - Châteaufort La ligne 18 doit être en souterrain au niveau de <b>Châteaufort</b> (plateau de Saclay).	X									X
15.134 15.134.1	<b>M. ou Mme GAUTHIER</b> – St-Maur Souhait de DUP le plus rapidement possible.	X			X						
<b>sous-total 7 juin</b>		<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Lundi 8 juin 2015</b>											
<b>15.135</b>	<b>M. ou Mme BARTHE</b> – Paris 13°	<b>X</b>									
15.135.1	Faire fonctionner cette ligne <b>24 heures sur 24</b> : Cf. emplois nocturnes à Orly et au MIN ; en faire au moins un test										<b>X</b>
15.135.2	Accélérer le <b>calendrier</b> de mise en œuvre.										<b>X</b>
15.135.3	Respecter les coûts; Cf. beaucoup de mauvais exemples de chantiers publics.										<b>X</b>
<b>15.136</b>	<b>M. ou Mme B. GRIPPON</b> – Villejuif	<b>X</b>									
15.136.1	Favorable : <b>désaturer</b> d'autres lignes ; transports pour les plus modestes.				<b>X</b>						
<b>15.137</b>	<b>Mme S. FONTAINE</b> – Paray-Vieille-Poste	<b>X</b>									
15.137.1	Favorable : vivement la DUP.				<b>X</b>						
<b>15.138</b>	<b>Mme A. LEVY</b> – L'Hay-les-Roses	<b>X</b>									
15.138.1	Primordial pour ceux qui ne sont <b>pas motorisés</b> .				<b>X</b>						
<b>sous-total 8 juin</b>		<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Mardi 9 juin 2015</b>											
15.139 15.139.1	<b>M. G. CABUZEL</b> - Gentilly Une bénédiction pour l'accès à <b>Rungis</b> , à <b>Orly</b> , à <b>Paris</b> (gares de Lyon et St-Lazare ; tout particulièrement pour Gentilly)	X			X						
15.140 15.140.1 15.140.2 15.140.3	<b>M. ou Mme C. MAURIN</b> – Vitry s/S Une grande avancée pour les actifs et les retraités. Les <b>fréquences</b> seront-elles suffisantes en période creuse ? <b>Titre de transport</b> groupant métro, tram et bus.	X			X			X			X
15.141 15.141.1	<b>M. ou Mme BELOUSOVA</b> - Villejuif Favorable : particulièrement pour le quartier autour de l'IGR.	X			X						
15.142 15.142.1	<b>M. ou Mme BENRUBI</b> – Paris 13° Que la commission sache <b>mettre en balance</b> le bénéfice de la majorité et les objections personnelles et trouver des solutions élégantes.	X									X
15.143 15.143.1	<b>M. ou Mme TABOUCOU</b> – L'Haÿ-les-Roses <b>Nom de la station</b> : L'Haÿ-les-Roses Trois communes.	X									X
15.144 15.144.1 15.144.2 15.144.3 15.144.4	<b>M. H. MASSIRE</b> Projet essentiel : accès à <b>Orly</b> et aux communes du Sud de la <b>1° couronne</b> , ainsi qu'au 13° arrondissement de <b>Paris</b> . A-t-on évalué l'impact du prolongement de la <b>ligne 10</b> jusqu'à Ivry comme soulagement de la ligne 14 quand celle-ci sera saturée ? Même si les exploitants sont différents, les <b>SMR</b> des lignes 14 et 18 pourront-ils être jumelés : mutualisation des ateliers, bâtiments et personnels, afin de réduire l'emprise au sol ? <b>Petite ceinture</b> : des réserves techniques sont-elles prévues au cas où cet axe serait remis en circulation ?	X			X			X			X
15.145 15.145.1	<b>M. ou Mme BRUNOT</b> – Charenton-le-Pont Très favorable	X			X						
15.146 15.146.1	<b>M. ou Mme BIERRY</b> – Sucy-en-Brie Indispensable ; un métro aurait dû être construit avec l'aéroport d'Orly, plutôt que de gaspiller avec Orlyval.	X			X						
15.147 15.147.1	<b>M. ou Mme MESSIER</b> – Thiais Développer les transports collectifs : Cf. environnement, travailleurs sans voiture	X			X						
<b>sous-total 9 juin</b>		<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favorable +suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>Mercredi 10 juin 2015</b>										
15.148 15.148.1	<b>Mme MARIE</b> - Cachan Impatiente : Cf. déplacements en <b>banlieue</b> .	X			X					
15.149 15.149.1	<b>Mme DESSEME</b> - Paris Un grand oui à la 14 et aux projets de transports collectifs en <b>banlieue</b> .	X			X					
15.150 15.150.1	<b>M. J. THEVENET</b> - Villecresnes Un bon projet : accessibilité à <b>Orly</b> et desserte du <b>Val-de-Marne</b> .	X			X					
15.150.2	Personnaliser les <b>gares</b> : espace d'exposition à Orly, recherche et histoire de la médecine à Villejuif IGR.									X
15.150.3	Propositions de <b>nom de gares</b> : Marché de Rungis-Porte de Thiais (Cf. nom de Rungis) ; Jolies Roses (plutôt que Chevilly Trois communes).									X
15.150.4	Tenir les <b>délais</b> : Cf. Jeux olympiques.									X
15.151 15.151.1	<b>M. ou Mme LEDIEU</b> - Gentilly Favorable : <b>gain de temps, moins de voitures</b> et de pollution.	X			X					
<b>sous-total 10 juin</b>		<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favorable +suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>Jeudi 11 juin 2015</b>										
15.152 15.152.1	<b>M. LEGUIL</b> – Paris 13° A quand un métro <b>place de Rungis</b> ? Si ce n'est pas la ligne 14, peut-être la ligne 5 prolongée vers la station RER de Gentilly ?	X						X		
15.153 15.153.1	<b>M. ou Mme FONTANILLE</b> – Chevilly-Larue Au Nord de la station MIN-Porte de Rungis, pourquoi le <b>tracé</b> passe-t-il sous la zone de pavillons du <b>secteur Anatole France</b> ; Cf. risques de nuisances ? Pourquoi pas dans l'axe de la rue Petit Leroy ? ou en modifiant l'orientation de la gare ?	X						X		
15.154 15.154.1	<b>Mme S. HERRY</b> – Chevilly-Larue Prolongement attendu avec impatience : <b>gain de temps, moins de pollution</b> .	X			X					
<b>sous-total 11 juin</b>		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favorable +suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>Vendredi 12 juin 2015</b>										
15.155 15.155.1	<b>ASSOCIATION ORBIVAL</b> Un futur <b>moteur de développement</b> urbain, économique et humain : accès au pôle d'emplois d'Orly, aux grands centres médicaux (IGR, Le Kremlin-Bicêtre).		X		X					
15.156 15.156.1	<b>Mme M. BOURNAUD</b> - Vitry Une bonne <b>alternative</b> à la ligne C, <b>complément</b> du tramway.	X			X					
<b>sous-total 12 juin</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favorable +suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>Samedi 13 juin 2015</b>										
15.157 15.157.1	<b>M. ou Mme GIAQUINTA</b> - Villejuif Projet attendu impatiemment : dynamiser le secteur entre Paris et Orly.	X			X					
15.158 15.158.1	<b>Mme M. KWA-MOUTOUMÉ</b> – Vitry s/S Projet indispensable pour les déplacements en <b>banlieue</b> et pour <b>désengorger</b> les lignes existantes.	X			X					
15.159 15.159.1	<b>M. ou Mme RODOLPHE</b> - Chevilly-Larue Porter attention au maintien des circulations actives pendant le <b>chantier</b> : maintenir pistes et bandes <b>cyclables</b> ; à défaut réaliser des déviations cyclables de qualité (niveaux, signalisation). Mener les études préalables en ce sens.	X								X
15.159.2 15.159.3	Créer un <b>comité</b> d'utilisateurs de l'infrastructure cyclable. Porter une attention toute particulière en ce sens à la gare <b>Maison Blanche</b> .									X X
<b>sous-total 13 juin</b>		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>Dimanche 14 juin 2015</b>										
15.160 15.160.1	<b>M. ou Mme VERGNES</b> Projet d'utilité publique à réaliser le plus rapidement possible.	X			X					
15.161 15.161.1	<b>M. et Mme PREBOST – L'Hay-les-Roses</b> Le projet va changer la vie : <b>gains de temps</b> pour ce secteur.	X			X					
15.162 15.162.1	<b>M. ou Mme MULOT – Paris 13°</b> Dans le dossier d'enquête le descriptif des équipements d' <b>accessibilité</b> n'est pas assez détaillé : escaliers, ascenseurs, escaliers mécaniques. A la station Olympiades les pannes d'escalator sont fréquentes. Inquiétude : <b>la ligne 14 est déjà saturée</b> et 2 voitures supplémentaires risquent d'être insuffisantes ; de plus la station St-Lazare est déjà à la limite de saturation.	X						X		X
15.162.2										
15.163 15.163.1	<b>Mme TRINH – Le Kremlin-Bicêtre</b> Très favorable et impatiente.	X			X					
15.164 15.164.1	<b>M. ou Mme TRINH – Ivry s/S</b> Gain de temps attendu.	X			X					
15.165 15.165.1	<b>Mme C. BARBIER – Malakoff</b> Penser aux arceaux à <b>vélos</b> , près des gares, en plus des bornes Vélib. Pouvoir emprunter la ligne avec son <b>vélo</b> .	X								X
15.165.2										
<b>sous-total 14 juin</b>		<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>Lundi 15 juin 2015</b>										
15.166	<b>M. ou Mme HULBACH</b> – L'Haÿ-les-Roses	X								
15.166.1	<b>Nom de station</b> : L'Haÿ-3 communes plutôt que Chevilly-3 communes.									X
15.166.2	La <b>date</b> de fin de travaux sera-t-elle respectée ?						X			
15.167	<b>M. ou Mme BLIN</b> - Villejuif	X				X				
15.167.1	Belle réalisation, mais station Villejuif-Paul-Vaillant-Couturier plutôt que L. Aragon.									
15.168	<b>M. G. LACROIX</b> - Montreuil	X								
15.168.1	Du stationnement pour <b>vélos</b> en gare, couvert, proche de l'entrée, avec arceaux.									X
15.168.2										X
15.168.3	Droit de monter le <b>vélo dans le métro</b> hors heures de pointe (Cf. RER).									X
15.168.4	Des " <b>maisons du vélo</b> " (Cf. certaines gares SNCF). <b>Aménagements cyclables</b> soignés autour des gares : priorité au vélo.									X
15.169	<b>M. ou Mme DURAND</b> – Paris 13°	X								
15.169.1	Le Sud-Ouest du 13° arrondissement (dont l'écoquartier de la <b>place de Rungis</b> ) n'est pas desservi par un mode lourd. Les promesses de desserte par les prolongements des lignes 5 ou 14 n'ont pas été tenues									X
15.169.2	Une station <b>place de Rungis</b> serait plus chère mais éviterait un mode de rabattement et/ou le prolongement de la ligne 5								X	
15.169.3	Si le choix de Maison-Blanche est maintenu, prévoir un <b>transport hectométrique</b> (type navette) sur l'emprise de la Petite Ceinture, + correspondance avec la T3 à la Poterne des Peupliers.								X	
15.169.4	<b>Intégrer</b> ces aménagements dans le programme de la ligne 14.								X	
<b>sous-total 15 juin</b>		<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>6</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable +sursession	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Mardi 16 juin 2015</b>											
15.170 15.170.1	<b>Mme C. TCHOUAKO</b> – Champigny s/M DUP attendue : gain de temps et de confort.	X			X						
15.171 15.171.1	<b>M. ou Mme BOUDENAN</b> – L'Haÿ-les-Roses Grand intérêt : gain de temps pour Paris, Orly, maillage avec la ligne 15.	X			X						
15.172 15.172.1	<b>M. ou Mme LEROY</b> - Morangis Prévoir absolument une <b>gare à Morangis</b> .	X				X					
15.173 15.173.1	<b>Mme N. QUERE</b> - Gentilly Obtenir la DUP : <b>gain de temps</b> .	X			X						
15.174 15.174.1	<b>M. ou Mme G. TABOUCOU</b> – L'Haÿ-les-Roses Pourquoi le <b>nom de la station</b> Chevilly-3 communes, alors qu'elle est à L'Haÿ ?	X						X			
15.175 15.175.1	<b>Mm C. Coquard-PATRY</b> – Paris 13° Avis favorable pour la ligne 14 et les 4 autres du GPE	X			X						
15.176 15.176.1	<b>M. J. VOR ER BRUGGE</b> – Paris 13° Excellente idée	X			X						
15.177 15.177.1	<b>Mme PIOZIN</b> – Paris 13° Mille fois oui.	X			X						
15.178 15.178.1	<b>M. ou Mme CAMILLE</b> – Thiais Excellente idée : Thiais est actuellement mal desservie.	X			X						
15.179 15.179.1	<b>M. D. KOBASSIAN</b> – Athis-Mons Oui : délester les RER D et C ; développer cœur d'Orly.	X			X						
15.180 15.180.1	<b>M. A. BOUCHEZ</b> – Montrouge Quelles seront les conditions d'accessibilité de la station Châtillon-Montrouge ?	X						X			
15.181 15.181.1	<b>M. ou Mme SOUKEINA</b> – Paris 1° Favorable : décongestion du RER B.	X			X						
15.182 15.182.1	<b>M. ou Mme PROUX</b> – Maisons-Alfort Favorable.	X			X						
15.183	<i>Association des Castors du Jardin Parisien Cette intervention est identique à celle déposée au registre de l'Haÿ-les-Roses ; elle est dépouillée au paragraphe 6 consacré à cette commune.</i>										
15.184 15.184.1	<b>M. ou Mme FILUS</b> – Juvisy Enfin, mais il y a trop de stations.	X			X						
<b>sous-total 16 juin</b>		<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable +suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Mercredi 17 juin 2015</b>											
15.185 15.185.1	<b>M. H. HUCHON</b> - Morangis Demande d'une <b>gare supplémentaire à Morangis</b> (aérienne) entre Orly et le SMR, avec terminus de bus.	X				X					
15.186 15.186.1 15.186.2	<b>M. et Mme LE BEGUEC</b> - Gentilly Favorable au projet. Quel sera le <b>déroulement du chantier</b> à la station Le Kremlin-Bicêtre CHU ? Ils habitent en face.	X			X				X		
15.187 15.187.1	<b>M. ou Mme MARCOS</b> – Thorigny-s/M Pour la prolongation.	X			X						
15.188 15.188.1	<b>M. ou Mme SIGNARBIEUX</b> – L'Hay-les-Roses Pourquoi la crèche rue Ferrer à L'Hay, à 200 m de la base de chantier Prouvé, ne figure-t-elle pas dans les <b>établissements sensibles</b> ?	X							X		
15.189 15.189.1	<b>Mme N. SILOY</b> - Morangis Favorable mais demande d'une <b>station à Morangis</b> (aérienne). Favoriser les transports collectifs (temps et régularité) est une aide à l'emploi Cf. les employeurs réticents à embaucher si le temps de trajet est trop long où incertain.	X				X					
15.190 15.190.1	<b>M. ou Mme ROBIN</b> – Paris 14° Favorable.	X			X						
<b>sous-total 17 juin</b>		<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>Jeudi 18 juin 2015</b>										
15.191 15.191.1	<b>M. ou Mme DAZELLE</b> – Chevilly-Larue Excellent projet	X			X					
15.192 15.192.1	<b>M. ou Mme OSTOVAR</b> – Le Kremlin-Bicêtre Très favorable : soulagement de la <b>ligne 7</b> .	X			X					
15.193 15.193.1	<b>M. B. SARAIVA</b> – Le Kremlin-Bicêtre Le plus vite possible	X			X					
15.194 15.194.1 15.194.2	<b>M. ou Mme POCHOLLE</b> - Morangis Très favorable : accès à Orly, soulagement des <b>RER C et D</b> . Fort souhait d'une <b>gare supplémentaire à Morangis</b> .	X			X					X
15.195 15.195.1	<b>M. ou Mme ELOMRI</b> – Paris 1° Une occasion unique pour <b>relier le Nord et le Sud</b> (Cf. aéroports)	X			X					
15.196 15.196.1	<b>M. ou Mme CORNU</b> - Morangis Gain de temps et moins de fatigue	X			X					
15.197 15.197.1	<b>M. ou Mme PONSON</b> - Orly Un atout important : accès à Orly et aux zones d'activité, soulager le RER C.	X			X					
15.198 15.198.1	<b>M. ou Mme BENCE KOZMA</b> – Nogent s/M Grand oui.	X			X					
15.199 15.199.1 15.199.2	<b>M. ou Mme DONIC</b> – Paris 13° Pas de contestation de la localisation de la station Maison Blanche <b>Nom de station</b> : Maison-Blanche ou Maison Blanche-Porte d'Italie, plutôt que Maison Blanche-Paris XIIIe.	X			X					X
15.200 15.200.1	<b>M. ou Mme MOURA DA SILVA TASSIO</b> – Epinay s/S Un grand privilège : dynamiser la <b>banlieue Nord</b> , soulager le RER B.	X			X					
<b>sous-total 18 juin</b>		<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favorable -sursaturation	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>Vendredi 19 juin 2015</b>										
<b>15.201</b>	<b>M. ou Mme MULLER</b> – L'Haÿ-les-Roses	<b>X</b>			<b>X</b>					
15.201.1	A réaliser le plus rapidement possible (Cf. candidature de Paris aux JO).									<b>X</b>
15.201.2	<b>Nom de station</b> : non pas Chevilly, mais un nom avec L'Haÿ.									<b>X</b>
15.201.3	Attention aux nuisances de <b>chantier</b> .									<b>X</b>
<b>15.202</b>	<b>M. J. SAWA</b> – Paris 13°	<b>X</b>								
15.202.1	Créer plutôt une station <b>place de Rungis</b> .								<b>X</b>	
15.202.2	Une <b>galerie marchande</b> n'est pas nécessaire, Cf. commerces dans le quartier.								<b>X</b>	
<b>15.203</b>	<b>M. ou Mme MONJANEL</b> - Morangis	<b>X</b>								
15.203.1	Une <b>gare à Morangis</b> ne serait-elle pas possible ? Elle réduira la circulation.						<b>X</b>			
<b>15.204</b>	<b>M. ou Mme JOUADI</b> – Chevilly-Larue	<b>X</b>			<b>X</b>					
15.204.1	Très favorable : création d'emploi, désaturation des lignes actuelles.									
15.204.2	<b>Nom de station</b> : Chevilly n'est pas judicieux									<b>X</b>
<b>sous-total 19 juin</b>		<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Samedi 20 juin 2015</b>											
15.205 15.205.1	<b>M. X. GUISEPPONE</b> - Morangis Il faut des transports collectifs ferroviaires pour le développement de <b>Morangis</b>	X				X					
15.206 15.206.1	<b>Mme D. BRUNIER</b> – Paris 13° Projet extrêmement intéressant	X			X						
15.207 15.207.1	<b>M. ou Mme WEULERSSE</b> - Palaiseau Il faut du <b>stationnement vélo</b> en gare : proche des quais, sécurisé, maison du vélo.	X									X
15.207.2	Les villes proches agréables aux vélos, des aménagements de <b>rabattement</b> .										X
15.207.3	Le <b>vélo autorisé</b> dans le métro aux heures creuses.										X
15.208 15.208.1	<b>M. GOSSET</b> - Morangis <b>Ajouter une station à Morangis</b> pour la desserte du bassin d'emploi d'Orly et pour désaturer les axes Nord-Sud dont A6.	X				X					
15.208.2	Etablir un projet complémentaire puis envisager un <b>financement</b> avec les collectivités concernées.								X		
15.209 15.209.1	<b>M. ou Mme LABROUSSE</b> - Morangis Une <b>gare supplémentaire à Morangis</b> serait une chance pour la ville et soulagerait l'A6.	X				X					
<b>sous-total 20 juin</b>		<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Dimanche 21 juin 2015</b>											
15.210 15.210.1	<b>M. ou Mme VIENGCHAREUN</b> – Noisy-le-Grand Une chance pour l'ensemble du personnel de l'hôpital du Kremlin-Bicêtre, pour les malades en consultation au Kremlin-Bicêtre ou à Villejuif –IGR, pour les chercheurs internationaux (Cf. accès direct à Orly).	X			X						
15.211 15.211.1	<b>M. D. LAURENT</b> – Paris 20° Le marché de Rungis sera-t-il desservi par la station Pont-de-Rungis ?	X						X			
15.212 15.212.1	<b>M. ou Mme BUSSAC</b> – Paris 13° Totalemment favorable.	X			X						
15.212.2	Demande <b>des parkings aux stations hors Paris</b> .										X
15.213 15.213.1	<b>Mme S. MEYER</b> – Paris 13° D'accord pour le prolongement de la ligne 14, pas du tout pour les dispositions envisagées pour la station Maison Blanche : <b>superstructure bien trop importante</b> , pollution lumineuse, <b>suppression d'un espace vert</b> .	X				X					
15.213.2	Plutôt des <b>accès discrets</b> comme à Olympiades.								X		
<b>sous-total 21 juin</b>		<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable +sursuggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Lundi 22 juin 2015</b>											
15.214 15.214.1	<b>M. ou Mme FARAH</b> - Morangis Accord : accès à Paris	X			X						
15.215 15.215.1	<b>M. O. GRAFF</b> – Joinville-le-Pont Accord : accès à Paris, Orly, MIN	X			X						
15.216 15.216.1	<b>M. ou Mme THURIOT BUSTARRET</b> – Paris 17° Plus que d'accord : accès à Paris, Orly (plus commode qu'Orlyval)	X			X						
15.217 15.217.1 15.217.2 15.217.3	<b>Anonyme</b> Une urgence ! <b>Nom de la station</b> : "3 communes tout simplement" Ne pas oublier l' <b>accessibilité locale</b> : des parkings à voitures et à vélos, des pistes cyclables	X			X						X X
15.218 15.218.1	<b>M. ou Mme CHEVALLIER</b> - Morangis Créer une <b>gare à Morangis</b> , pas seulement le SMR	X				X					
15.219 15.219.1	<b>M. ou Mme BRILLANT</b> – Athis-Mons Pour.	X			X						
15.220 15.220.1 15.220.2 15.220.3 15.220.4 15.220.5	<b>Mme F. LOTTER</b> – Paris 13° Le projet de gare au pied de la tour super-Italie apportera : - <b>préjudice esthétique</b> Cf. suppression de l'espace vert existant, - <b>nuisances sonores et insécurité</b> (Cf. espace entre la tour et la cage de la station), - <b>suppression de l'accès aux parkings</b> souterrains. Pourquoi une <b>galerie marchande</b> alors que le quartier est pourvu de commerces, ou si elle est considérée comme nécessaire, l'installer de l'autre côté de l'avenue ? Pourquoi pas des accès piétons comme à Olympiades, moins coûteux ?	X				X X X		X		X	
15.221 15.221.1	<b>M. ou Mme DEWULF</b> – Savigny-sur-Orge Pourquoi arrêter le prolongement à Orly ? Aller au moins <b>jusqu'à Morangis</b> , voire au-delà.	X				X					
15.222 15.222.1	<b>M ou Mme VANAUD</b> – Athis-Mons Le top du top ; déterminant pour l'accès à Orly, rapide et régulier, et pour dynamiser ce secteur.	X			X						
<b>sous-total 22 juin</b>		<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favorable -stationnement	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>Mardi 23 juin 2015</b>										
15.223	<b>M. J. ZUMMER</b> – Paris 13°	X			X					
15.223.1	Mille fois oui pour le prolongement.				X					
15.223.2	Mais, à Maison Blanche, ne pas supprimer l'espace vert au pied de l'immeuble Super-Italie					X				
15.223.3	Inquiétude sur l'impact des travaux sur les fondations de la tour.							X		
15.223.4	Pourquoi pas la station de l'autre côté de l'avenue.							X		
15.224	<b>Mme E. LE BEUZ</b> - Morangis	X								
15.224.1	Pour une station à Morangis : accès à Paris, redynamiser la ville					X				
15.225	<b>Anonyme</b> – Chevilly-Larue	X								
15.225.1	Très favorable				X					
15.226	<b>M. O. LAMBERT</b> - Fresnes	X								
15.226.1	Très bon projet.				X					
15.226.2	Des horaires de fonctionnement adaptés au personnel du MIN de Rungis									X
15.226.3	Compléter avec P+R à une gare à Morangis.									X
15.226.4	Des moyens de stationnement vélo plus ambitieux.									X
15.226.5	Autoriser les vélos dans le métro aux heures creuses.									X
15.227	<b>M. ou Mme KURNIKOWSKI</b> – L'Haÿ-les-Roses	X								
15.227.1	Très bon projet.				X					
15.228	<b>Mme K. GUNTERHAUSEN</b>	X								
15.228.1	Un arrêt à Morangis.					X				
15.229	<b>Anonyme</b> - Morangis	X								
15.229.1	Très content du projet, mais demande d'une gare à Morangis, avec parking auto et vélo.					X				
15.230	<b>Anonyme</b> - Morangis	X								
15.230.1	Pour ce projet, mais il faut une station à Montargis.					X				
15.231	<b>M. ou Mme PAUL</b> – Le Kremlin-Bicêtre	X								
15.231.1	Pour ce projet : gain de temps et désaturation de la ligne 7				X					
15.232	<b>Anonyme</b>	X								
15.232.1	Oui pour un arrêt à Morangis					X				
15.233	<b>M. ou Mme BECQUAERT</b> – Fresnes	X								
15.233.1	Souhait d'obtention de la DUP : gain de temps, soulager le RER B				X					
15.234	<b>Anonyme</b>	X								
15.234.1	Il faut créer une gare à Morangis.					X				
<b>sous-total 23 juin</b>		<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favorable +sursuggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>Mercredi 24 juin 2015</b>										
15.235	M. J. STASSE - Morangis	X				X				
15.235.1	Une <b>station à Morangis</b> , pour aussi Chilly-Mazarin et Paray-Vieille-Poste.									
15.236	M. ou Mme LABATUT - Auxerre	X			X					
15.236.1	Enfin ! pour les liaisons Gare de Lyon – Orly, pour les provinciaux.									
15.237	Anonyme – Paris 3°	X			X					
15.237.1	Projet indispensable : pour l'image de la France vis-à-vis des touristes.									
15.238	M. ou Mme GIRARD – Paris 15°	X			X					
15.238.1	Projet indispensable : pour les salariés et les voyageurs d'Orly.									
15.239	M. ou Mme GRYNKO - Morangis	X				X				
15.239.1	Jusqu'à Orly c'est bien, <b>jusqu'à Morangis</b> , c'est mieux !									
15.240	M. ou Mme ALIYAT - Morangis	X			X					
15.240.1	La ligne 14 va révolutionner le quotidien : accès à Paris, sans voiture.									
15.241	M. ou Mme BONNINGUE – Paris 13°	X				X				
15.241.1	Pour le prolongement de la ligne 14 mais en passant par la <b>place de Rungis</b> (ou au moins à proximité), secteur actuellement mal desservi par les transports collectifs.									
15.242	Mme A. BELARD - Morangis	X				X				
15.242.1	Pour la création d'une <b>gare à Morangis</b> .									
15.243	M. ou Mme LAGADEC – Paris 13°	X				X				
15.243.1	Favorable au projet, mais en passant par la <b>place de Rungis</b> .									
15.243.2	Des parkings <b>vélos</b> à Paris, des parkings <b>voitures</b> en banlieue.									X
15.244	M. ou Mme VOISIN – Paris 13°	X				X				
15.244.1	Reconsidérer la localisation de la station Maison-Blanche, pour desservir le quartier de la <b>place de Rungis</b> , actuellement sinistrée en matière de transports.									
15.245	M. ou Mme EL AIDOUNI – Chilly-Mazarin	X				X				
15.245.1	Pour une <b>station à Morangis</b> : impact positif sur le trafic d'A6 et gain de temps.									
15.246	Mme L. ROSETTA – Paris 13°	X			X					
15.246.1	Très favorable au projet qui retient une gare entre Olympiades et Kremlin-Bicêtre									
15.246.2	Ne pas remettre en cause la station Maison-Blanche : <b>correspondance avec la ligne 7</b> .				X					
15.247	M. ou Mme SYLVAIN - Ajaccio	X						X		
15.247.1	Espère deux stations à <b>Orly</b> : Ouest et Est									
<b>sous-total 24 juin</b>		<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Jeudi 25 juin 2015</b>											
15.248 15.248.1	<b>M. ou Mme D. DJEYNABA</b> - Morangis Demande d'une <b>station à Morangis</b> : gain de temps, soulager A6 et N7.	X				X					
15.249 15.249.1	<b>Mme Maris MASSELOT</b> – Paris 13° Excellente évolution pour le 13° arrondissement : accès aux emplois au Sud de Paris.	X			X						
15.250 15.250.1	<b>M. ou Mme ROPTIN</b> - Morangis Une bonne chose pour le Nord de l'Essonne, avec une <b>gare à Morangis</b> .	X				X					
15.251 15.251.1	<b>M. ou Mme D. CHEREL</b> – Paris 13° Beau projet : réduire le trafic automobile	X			X						
15.252 15.252.1	<b>Anonyme</b> Largement favorable	X			X						
15.253 15.253.1	<b>M. ou Mme HEURTELOUP</b> - Fresnes Prolongement apprécié : desserte d'un bassin d'activité	X			X						
15.254 15.254.1	<b>Mme M. CHAIX</b> - Rungis Pourquoi le métro ne dessert-t-il pas la <b>Silic d'Orly</b> ?	X						X			
15.255 15.255.1	<b>M. ou Mme LEBAS</b> Prévoir une <b>gare à Morangis</b> .	X				X					
15.256 15.256.1 15.256.2	<b>M. ou Mme GUEMACHE</b> – Athis-Mons Achever les travaux vers 2017/2018. Un seul et <b>unique billet</b> pour le métro et le tramway	X				X					X
15.257 15.257.1	<b>M. J. LASNIER</b> – Paris 13° Evolution de l'atelier Tolbiac-Nationale 2 (TN2) : la largeur/hauteur de l'atelier évidé, puisque le génie civil est inchangé, permet-elle de réaliser une troisième <b>voie d'évitement</b> , tout en conservant pour les deux voies de circulation une vitesse commerciale ?	X						X			
15.258 15.258.1	<b>M. J. LASNIER</b> – Paris 13° <b>Parvis de la gare Maison-Blanche</b> : ne pourrait-on pas reconstituer partiellement un jardin du même type que l'actuel, dans les angles du parvis ?	X						X			
<b>sous-total 25 juin</b>		<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Vendredi 26 juin 2015</b>											
15.259 15.259.1	<b>M. M. GOUTINES</b> - Melun Avis très positif : liaison directe gare de Lyon - Orly	X			X						
15.260 15.260.1	<b>Anonyme</b> – Paris 13° Le projet de <b>parvis à Maison-Blanche</b> est inacceptable car il supprime le seul espace vert existant. Il ignore l'historique : l'espace vert fut <b>une exigence</b> pour l'obtention du permis de construire de la tour Super-Italie. Il apporte une <b>dépréciation du patrimoine</b> immobilier et une perte de jouissance durant les travaux.	X				X					
15.260.2	La suppression de cet espace vert ne correspond à aucune exigence technique. <b>Demande qu'une réelle étude soit menée</b> , avec architecte et paysagiste, sur le traitement du parvis, en concertation avec la Ville et les riverains.									X	
15.261 15.261.1	<b>M. ou Mme DELPLA</b> – Maisons-Alfort Bonne nouvelle	X			X						
15.262 15.262.1	<b>M. J.-F. SIBERT</b> – L'Haÿ-les-Roses Bonne nouvelle pour la commune.	X			X						
15.262.2	Il appartiendra à la Ville d'assurer les <b>raccordements</b> : piétons, vélos,										X
15.262.3	parkings. Consulter la population pour la <b>dénomination</b> de la station 3 communes.										X
15.263 15.263.1	<b>M. E. CANTU</b> – Paray-Vieille-Poste Projet fantastique, à réaliser le plus rapidement possible	X			X						
15.264 15.264.1	<b>Mme N. TOUALBI</b> - Morangis Souhait d'une <b>station à Morangis</b> : la ville est mal desservie par les transports.	X				X					
15.265 15.265.1	<b>Mme LE GALL</b> – Paris 13° Faciliter les transports entre Paris et Créteil.	X									X
15.266 15.266.1	<b>M. ou Mme PAPON</b> - Brunoy Favoriser l' <b>intermodalité</b> , tout particulièrement avec le vélo : à chaque station, des arceaux, des enclos sécurisés, des itinéraires d'accès (y compris pour Orly).	X									X
15.267 15.267.1	<b>M. J.-C. PRIEUR</b> – Paris 12° Pour le prolongement : accès à Orly.	X			X						
15.268 15.268.1	<b>Mme M. DODUC</b> – Paris 13° - 22 rue Caillaux Projet excellent.	X			X						
15.268.2	<b>Inquiétude sur les bruits et vibrations</b> en exploitation (on entend dans l'immeuble le passage de la ligne 7). Mettre en place des <b>plaques anti-vibratoires</b> sous les traverses.					X					
15.268.3	Dégâts potentiels des travaux sur les <b>immeubles avoisinants</b> : comment nous assurer que la chaufferie de l'immeuble ne sera pas touchée et abîmée ?							X			
15.269 15.269.1	<b>M. J. LASNIER</b> – Paris 13° Proposition de nom de la station Maison-Blanche : Moulin de la Pointe.	X									X
15.269.2	Proposition de peinture street-art sur le mur borgne du Lycée G. Bachelard.										X
<b>sous-total 26 juin</b>		<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favorable +sursession	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>Samedi 27 juin 2015</b>										
15.270	<b>COPROPRIETE SUPER-ITALIE</b> – Paris 13° - 121 avenue d'Italie			X						
15.270.1	Annonce d'observations dans document suivant.									X
15.271	<b>COPROPRIETE SUPER-ITALIE</b> – Paris 13° - 121 avenue d'Italie, représentée par <b>M. F. Champavier</b> , président du conseil syndical (environ 600 personnes habitent dans cette copropriété)			X						
15.271.1	Habitants favorables à l'extension de la ligne 14 et à l'interconnexion avec la ligne 7 à Maison-Blanche, <b>mais opposition au traitement des émergences</b> . Le projet n'a pas évolué malgré des remarques argumentées. <b>Impact urbain</b> : 2 240 m2 consommés dans l'état futur projeté, injustifiés. <b>Impact écologique des travaux</b> : des milliers de camions pour évacuer les déblais (impact carbone et voirie saturée). <b>Suppression du seul espace vert</b> privatif le long de l'av. d'Italie, sans reconstitution après travaux. <b>Impact financier</b> : Les cages de verres seront très chères à construire et à entretenir, sans utilité. <b>Signal</b> : inutile car il serait en retrait donc non visible. <b>Eclairage zénithal</b> : l'importance des cages de verre est inutile (Cf. Station Olympiades). <b>Risque de lieux d'insécurité</b> entre les cages et les immeubles et conséquences sur les commerces. La tour Super-Italie est un IGH qui doit rester <b>accessible aux camions de pompiers</b> . <b>L'accès au parking</b> de l'immeuble est supprimé.					X				
15.271.2	L'espace vert fut <b>une exigence</b> pour l'obtention du permis de construire de la tour Super-Italie. Sa suppression ne répond à aucune exigence technique.									X
15.271.3	<b>Proposition : évacuer les déblais</b> par la Petite Ceinture (wagons ou tapis roulant jusqu'au quai de Seine (à 2km). L'intérêt général doit primer sur les réticences de RFF. <b>Demande qu'une réelle étude soit menée</b> , avec architecte et paysagiste, sur le traitement du parvis, en concertation avec la Ville et les riverains.									X
15.272	<b>Mme D. RESCHECK</b> - Alfortville	X								
15.272.1	Pouvoir prendre son vélo dans le métro (Cf. RER)									X
15.273	<b>Anonyme</b> – près de la gare "Chevilly 3 communes"	X								
15.273.1	Favorable au prolongement.				X					
15.273.2	<b>Inquiétude autour des gares</b> : spéculation foncière, où seront construits les logements, augmentation des difficultés de stationnement.									X
15.274	<b>M. ou Mme POUCHARD</b> – Chilly-Mazarin	X								
15.274.1	Souhait d'une <b>gare à Morangis</b> .							X		
<b>sous-total 27 juin</b>		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favor +suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>Dimanche 28 juin 2015</b>										
15.275	<b>M. ou Mme DELACOUR</b> – L'Hay-les-Roses	X			X					
15.275.1	Heureux de ce projet de prolongation.									
15.275.2	Question sur l' <b>impact des travaux</b> sur le groupe scolaire de Lallier.							X		
15.276	<b>M. J.-M. TEYSSENDIE</b> - Morangis	X								
15.276.1	Il serait absurde et illogique de ne pas avoir <b>une gare à Morangis</b>					X				
<b>sous-total 28 juin</b>		<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favor +suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>Lundi 29 juin 2015</b>										
15.277	<b>M. ou Mme ZEROUAL</b> - Morangis	X			X					
15.277.1	Favorable.									
15.278	<b>M. ou Mme COLAS</b> - Morangis	X				X				
15.278.1	Souhait de prolongement avec <b>gare à Morangis</b> .									
15.279	<b>M. G. ALLAIS</b> - Gentilly	X			X					
15.279.1	Réaliser l'ensemble avant 2024 : soulager la ligne B									
15.279.2	Mettre Gentilly dans le <b>nom de la station</b> .									X
15.280	<b>Mme G. BONNISSEAU</b> - Orly	X			X					
15.280.1	Tout à fait favorable.									
15.280.2	<b>Quels aménagements</b> sont prévus à la gare <b>Pont-de-Rungis</b> et autour d'elle.							X		
15.281	<b>M. ou Mme DUPUI</b> – Paris 17°	X			X					
15.281.1	Pour ce prolongement : accès à Orly meilleur que par Orlyval.									
15.282	<b>M. ou Mme BENARD</b> – Paris 13°	X			X					
15.282.1	Tout-à-fait favorable.									
15.282.2	Pourquoi Maison-Blanche plutôt que <b>place de Rungis</b> ? Faire une expertise indépendante pour comparer les deux tracés.							X		
15.283	<b>M. ou Mme BENARD</b> – Paris 13°	X						X		
15.283.1	<b>Risque de saturation du tronçon central</b> de la ligne 14, avec ses prolongements Nord et Sud et le rabattement de la ligne 18. Qu'est-ce qui est prévu pour limiter ce risque ?									
15.284	<b>Mme A.-M. LESENEY</b> - Gentilly	X								
15.284.1	Associer le mot Gentilly au <b>nom de la station</b> Kremlin-Bicêtre.									X
15.284.2	<b>Entrée</b> principale de la station rue Gabriel Péri, la secondaire vers l'hôpital.									X
15.284.3	Des <b>rabattements</b> en navette pour compenser les déclivités.									X
<b>sous-total 29 juin</b>		<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Mardi 30 juin 2015</b>											
15.285	<b>Anonyme</b>	X									
15.285.1	Oui, avec prolongement ( <b>gare</b> ) jusqu'à <b>Morangis</b> : désengorger la N7.					X					
15.286	<b>Anonyme</b>	X									
15.286.1	<b>Opposé à une superstructure à la station</b> de métro : plutôt des bouches comme toutes celles de Paris.					X					
15.287	<b>Anonyme</b>	X									
15.287.1	<b>Opposé à une superstructure à la station</b> de métro Maison Blanche : plutôt des bouches comme toutes celles de Paris.					X					
15.288	<b>Mme S. HOUFANI</b> - Morangis	X									
15.288.1	Vraiment super que ce projet aboutisse : gain de temps pour aller à Paris.					X					
15.289	<b>M. ou Mme LUCADELLO</b> - Morangis	X									
15.289.1	Une véritable nécessité.					X					
15.290	<b>Anonyme</b> – Le Kremlin-Bicêtre	X									
15.290.1	Forte approbation : une logique dans le cadre du Grand Paris.					X					
15.291	<b>Mme G. REMONES</b> - Gentilly	X									
15.291.1	<b>Nom de la station</b> : Kremlin Bicêtre – Gentilly : la station desservira Gentilly										X
15.292	<b>M. G. RIVIERE</b> - Morangis	X									
15.292.1	Une <b>station de métro à Morangis</b> serait la bienvenue.										X
15.293	<b>M. ou Mme ALBERTI</b> – Gentilly	X									
15.293.1	Associer le mot Gentilly au <b>nom de la station</b> Kremlin-Bicêtre.										X
15.294	<b>M. ou Mme ARAUJO DOS SANTOS</b> – Morangis	X									
15.294.1	J'espère un <b>arrêt à Morangis</b> .										X
15.295	<b>M. C. CHOSSE</b> – Morangis	X									
15.295.1	Est-il envisageable qu'il y ait une <b>station à Morangis</b>						X				
15.296	<b>M. ou Mme TOURNOUR</b> – Paris 13°	X									
15.296.1	Si les moyens financiers sont insuffisants, donner la <b>priorité à la modernisation</b> du réseau existant, notamment au matériel roulant.										X
15.296.2	Mais pour l'extension du réseau, <b>privilégier les prolongements de la ligne 14 et la ligne 17</b> , plutôt que les lignes 15 et 16 coûteuses.										X
<b>sous-total 30 juin</b>		<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Mercredi 1° juillet 2015</b>											
15.297	<b>M. ou Mme COLIN</b> – L'Haÿ-les-Roses	X			X						
15.297.1	Entièrement favorable.										
15.297.2	Y aura-t-il refonte du <b>réseau d'autobus</b> ?							X			
15.297.3	Même s'il faut favoriser les circulations douces, il faudra assurer du <b>stationnement</b> , pour ne pas engorger le quartier.										X
15.298	<b>M. ou Mme BENARD</b> – Paris 13°	X								X	
15.298.1	Ne peut-on concevoir des <b>stations plus proches de la surface</b> ? plus de confort des voyageurs, moins de dépenses d'investissement et d'exploitation.										
15.299	<b>M. Y. CHATENET</b> - Morangis	X									
15.299.1	Prévoir un <b>arrêt à Morangis</b> , pour développer cette commune.					X					
15.300	<b>Anonyme</b>	X									
15.300.1	Serait-il possible, dans un <b>futur lointain</b> , d'envisager une fourche de la ligne 14 à travers les 13°, 14° et 15° arrondissements ?							X			
15.301	<b>M. ou Mme DEKHISSI</b> - Villejuif	X									
15.301.1	Très favorable.				X						
<b>sous-total 01 juillet</b>		<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Jeudi 02 juillet 2015</b>											
15.302	<b>M. ou Mme LETOURNEUR</b> - Morangis	X									
15.302.1	Oui pour une <b>station à Morangis</b> .					X					
15.302.2	Ne pas oublier des parkings <b>vélos</b> en nombre suffisant et des pistes cyclables, comme aux Pays-Bas.										X
15.303	<b>M. ou Mme DONOT</b> - Morangis	X									
15.303.1	Pourquoi pas une <b>station à Morangis</b> ?								X		
15.303.2	Penser aux <b>parkings</b> voitures et vélos.										
15.304	<b>M. P. MEGROT</b> – Paris 13°	X									
15.304.1	Projet excellent : vitesse, fréquence, station à Maison-Blanche, continuité Paris-banlieue ; aurait dû être réalisé plus tôt.				X						
15.305	<b>M. M. BOUDAUD</b> - Morangis	X									
15.305.1	Oui à un métro automatique donnant un accès rapide à Paris.				X						
15.305.2	Pourquoi pas une <b>gare à Morangis</b> ? Elle serait aisée à prévoir.							X			
15.306	<b>M. ou Mme M. DANOT</b> – Le Kremlin-Bicêtre	X									
15.306.1	Excellente idée : ville plus accessible, désencombrement de la ligne 7.				X						
15.307	<b>M. ou Mme FRANCHE</b> – Le Kremlin-Bicêtre	X									
15.307.1	Très bien : gain de temps				X						
15.308	<b>Anonyme</b>	X									
15.308.1	Peut-on <b>réaliser immédiatement</b> la jonction Olympiades – Maison-Blanche ?								X		
15.308.2	Doter la <b>ligne 7</b> des mêmes rames que celles de la 5 (sièges, climatisation...)										X
<b>sous-total 02 juillet</b>		<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable +suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Vendredi 3 juillet 2015</b>											
15.309 15.309.1	<b>M. ou Mme MARIE</b> – Le Kremlin-Bicêtre Hâte que ce projet voit le jour.	X			X						
15.310 15.310.1	<b>M. ou Mme CAIRON</b> – L'Haÿ-les-Roses Que des avantages : gains de temps, délestage de la ligne 7, confort de vie et moins de pollution, plus-value immobilière.	X			X						
15.311 15.311.1	<b>M. ou Mme PENNIELLO</b> - Morangis Souhait d'une <b>gare à Morangis</b> .	X				X					
15.312 15.312.1	<b>M. ou Mme OLIVE</b> - Morangis Souhait d'une <b>gare à Morangis</b> .	X				X					
15.313 15.313.1	<b>M. ou Mme PROCHASSON</b> - Gentilly <b>Tracé</b> : la ligne 14 devrait desservir la Vache Noire : beaucoup d'entreprises.	X						X			
15.314 15.314.1	<b>M. ou Mme DARNOIS</b> – L'Haÿ-les-Roses Enfin ! alternative au RER B saturé.	X			X						
15.315 15.315.1	<b>M. ou Mme RIVIERE</b> - Fresnes Enfin ! desserte de l'aéroport d'Orly.	X			X						
<b>sous-total 03 juillet</b>		<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favorable +sursuggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
<b>Samedi 4 juillet 2015</b>										
15.316	M. ou Mme LECOMTE - Morangis	X			X					
15.316.1	Oui à ce projet : gain de temps				X					
15.317	M. ou Mme C. PAVEDE – Paris 13° - 121 av. d'Italie	X				X				
15.317.1	<b>Souhait d'une étude sérieuse pour comparer</b> , par rapport au projet, l'hypothèse de station Maison-Blanche dans le jardin du Moulin de la Pointe ; en effet : faible longueur supplémentaire, raccordement à l'existant comparable, un seul franchissement de la ligne 7, avantages en phase travaux (accès au chantier).					X				
15.317.2	Dans le cas du projet, question en <b>phase travaux</b> (24 mois) : <b>tranchée à moins de 4 m d'un IGH</b> , alors qu'aucune étude n'a été faite.							X		
15.317.3	Question en <b>phase exploitation</b> : a-t-on des certitudes sur l'absence de <b>vibrations, de bruits</b> . Un référé préventif s'impose. Des engagements précis sont souhaités.							X		
15.317.4	Questions sur la conception de la surface : qui de l'accès pompiers, de <b>l'accès parking</b> .							X		
15.317.5	Objections sur l'aménagement de la station : <b>les cages de verre ne sont pas nécessaires</b> pour réaliser des puits de lumière ; des puits de lumière ne sont pas indispensables (Cf. les stations actuelles de métro dans Paris). L'anxiété supposée des voyageurs ne doit pas primer sur les nuisances imposées aux riverains (se préoccupe-t-on de l'angoisse supposée des automobilistes quand on couvre le périphérique pour protéger les riverains).								X	
15.317.6	Pourquoi ne pas implanter les <b>aménagements extérieurs</b> tels qu'abri vélos, sur le côté Ouest de l'avenue. Supprimer l' <b>espace vert</b> est inacceptable.							X		
15.317.7	Dans l'hypothèse du maintien de la localisation de la station, <b>les riverains doivent être associés</b> à son aménagement.					X				
15.318	<b>Anonyme</b>	X			X					
15.318.1	Super. Les idées des riverains du 13° méritent sûrement discussion.				X					
15.319	Mme F. LEDUC LE CUILLER - Morangis	X				X				
15.319.1	Excellente idée, mais le <b>métro à Morangis</b> est une nécessité pour l'Essonne.					X				
15.320	M. ou Mme Benoît – Paris 13° - 121 av. d'Italie	X								
15.320.1	Beau projet, mais qui pose un réel problème à la station Maison-Blanche :					X				
15.320.2	- <b>chantier</b> : creusement à proximité immédiate d'un IGH, - les <b>sorties voyageurs</b> obstruent la sortie parking et l'accès pompiers, - disparition d'un des seuls <b>espaces verts</b> le long de l'av. d'Italie, - les <b>cages de verre</b> risquent de créer un angle mort, risque d'atteinte à la sécurité des personnes.					X				
15.320.3	Installer plutôt la station Maison-Blanche <b>de l'autre côté</b> de l'av. d'Italie.								X	
<b>sous-total 04 juillet</b>		<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>0</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable -stationnement	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Dimanche 5 juillet 2015</b>											
15.321	M. ou Mme ABBADI - Morangis	X									
15.321.1	Favorable avec une <b>station à Morangis</b>					X					
15.322	M. ou Mme T. KAZI - Morangis	X									
15.322.1	Pour cette ligne ; mais pas de <b>gare à Morangis</b> serait pénalisant					X					
15.323	Mme P. GUITTARD - Morangis	X									
15.323.1	Le métro avec une gare à Morangis est une nécessité, pas seulement le SMR.					X					
15.324	Mme N. BERETTI - Morangis	X									
15.324.1	Il est impératif <b>que Morangis ait une gare.</b>					X					
15.234.2	Y prévoir un <b>parking</b> digne de ce nom.										X
15.325	M. J. – L. BERETTI - Morangis	X									
15.325.1	Favorable au SMR mais aussi à une <b>gare à Morangis.</b>					X					
15.325.2	Prévoir une <b>zone de stationnement</b> à proximité, sans quoi le réseau de transports collectifs serait peu efficient.										X
15.326	M. ou Mme PONS – Paris 13° - 129 av. d'Italie (1° étage)	X									
15.326.1	Inquiétudes vis-à-vis du <b>bruit du chantier</b> à 4m de la façade mal isolée en matière phonique.								X		
15.326.2	Inquiétude vis-à-vis de l' <b>accès à la lumière si une structure anti-bruit</b> est mise en place ; que l'étage reste habitable.								X		
15.326.3	La <b>verrière</b> ne doit pas occulter la vision depuis l'appartement du 1° étage.					X					
15.326.4	Réexaminer la position des <b>sorties d'escalator</b> . Cf. nuisances sonores.					X					
15.326.5	Souhait de <b>rencontrer</b> le maître d'ouvrage pour faire évoluer le projet.										X
15.327	ASSOCIATION PARTAGE TA RUE 94 - Créteil		X								
15.327.1	Pour atteindre les objectifs (5% de vélo dans le 94 d'ici 2020, 25 % à Paris) :										X
15.327.2	- du <b>stationnement vélo</b> en gare, suffisant, couvert, près de l'entrée,										X
15.327.3	- autoriser le <b>vélo dans le métro</b> hors pointe (Cf. RER) et le dimanche (Cf. M1),										X
15.327.4	- des <b>Maisons du vélo</b> ,										X
15.328	Anonyme	X									
15.328.1	Enfin une liaison de qualité et fiable entre Paris et Orly !					X					
15.329	Mme B. JEGO – Paris 13°	X									
15.329.1	Ce prolongement est néfaste à la ligne qui sera surchargée ; d'autres moyens existent pour rejoindre Orly. Le tourisme avant les travailleurs ?							X			
15.330	M. ou Mme PATRON – Morangis	X									
15.330.1	Une <b>gare à Morangis</b> , et le SMR : donnant-donnant.					X					
15.331	M. G. LACROIX – Montreuil	X									
15.331.1	Afin d'assurer un fonctionnement réellement efficace et socialement juste :										X
15.331.2	- du <b>stationnement vélo</b> en gare, suffisant, couvert, près de l'entrée,										X
15.331.3	- autoriser le <b>vélo dans le métro</b> hors pointe (Cf. RER) et le dimanche (Cf. M1),										X
15.331.4	- des <b>Maisons du vélo</b> ,										X
15.331.4	- aménagements et jalonnement d' <b>itinéraires cyclables</b> autour des gares.										X
<b>sous-total 5 juillet</b>		<b>10</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor +suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Lundi 6 juillet 2015</b>											
15.332	M. ou Mme A. VILAR - Morangis	X									
15.332.1	Un plus pour la ville : alternative au RER C.				X						
15.333	M. M. OBRY – L'Hay-les-Roses	X									
15.333.1	Enthousiaste : pouvoir enfin vivre sans voiture.				X						
15.334	M. JACQUET – Morangis	X									
15.334.1	Pour une <b>station à Morangis.</b>					X					
15.335	Mme JACQUET - Morangis	X									
15.335.1	Pour une <b>station à Morangis.</b>					X					
15.336	M. ou Mme CANDIDO - Morangis	X									
15.336.1	Pour une <b>station à Morangis</b> : impact sur le trafic d'A6.					X					
15.337	<b>ASSOCIATION DES LOCATAIRES SABLIERE ITALIE (ALSI)</b> , représentée par son président <b>M. J.-C. MILLE</b> – Paris 13° - 129 av. d'Italie		X								
15.337.1	Demande que les <b>nuisances de chantier</b> (bruit) soient maîtrisées pour que les appartements restent habitables.					X					
15.337.2	Demande <b>qu'un cloisonnement anti-bruit</b> maintienne une <b>vision acceptable</b> , surtout pour les étages inférieurs..					X					
15.337.3	Réexaminer la position des émergences et des <b>sorties d'escalator.</b>					X					
15.337.4	Souhait de <b>rencontrer</b> le maître d'ouvrage pour faire évoluer le projet.										X
15.338	M. et Mme J. et D. <b>CHANTEREAU-BOTIN</b> – Paris 13° - 121 av. d'Italie	X									
15.338.1	Station Maison Blanche : <b>tendance des architectes</b> de faire passer leur désir d'innover avant le bien-être des usagers et des citoyens.					X					
15.338.2	La verrière est en <b>contradiction avec les affirmations des concepteurs</b> Cf. "Respect des enjeux de préservation de la nature et de la biodiversité"					X					
15.338.3	Elle est en <b>contradiction avec les orientations de la Ville de Paris</b> pour la végétalisation de l'espace urbain, notamment pour réduire les effets d'îlots de chaleur urbains.					X					
15.338.4	Projet d'aménagement sans intérêt esthétique et <b>coûteux</b> à l'entretien. Adopter plutôt un aménagement comme à Olympiades ou à F. Mitterrand.										X
15.339	M. ou Mme PETIT - Morangis	X									
15.339.1	Le coût d'une <b>gare à Morangis</b> sera faible face aux avantages écologiques.					X					
15.340	M. ou Mme CHARPENTIER – Morangis	X									
15.340.1	Souhait d'une <b>station à Morangis.</b>					X					
15.341	M. ou Mme BUNELLE – Morangis	X									
15.341.1	Souhait d'une <b>station à Morangis</b> : intérêt pour beaucoup de communes.					X					
15.342	M. ou Mme GUERIN – Morangis	X									
15.342.1	Superbe projet, mais avec une <b>station à Morangis</b> , en plus du SMR					X					
15.342.2	<b>Avec un parking</b> si possible gratuit.										X

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favor +suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
Lundi 6 juillet 2015 (suite)										
15.343	<b>Anonyme</b> – L'Haÿ-les-Roses	X			X					
15.343.1	Adhésion à ce projet.									
15.343.2	Mais la ligne ne risque-t-elle pas <b>saturation</b> , malgré le passage à des rames de 8 voitures ? L' <b>amplitude d'horaires</b> actuelle ou élargie ?							X		
15.343.3	Y aura-t-il des zones de <b>dépose-minute</b> dédiées ?							X		
15.343.4	Y aura-t-il assez d' <b>arceaux</b> pour vélos et des <b>itinéraires cyclables</b>							X		
15.343.5	d'accès ?							X		
15.343.6	Quelle <b>tarification</b> pour mettre les usagers sur un pied d'égalité ? Intérêt d'une <b>station à Morangis</b> pour le Nord de l'Essonne (Cf. coupure de l'aéroport d'Orly)							X		
15.343.7	Dans les gares profondes, des <b>escalators</b> plus longs et moins nombreux ?							X		
15.344	<b>M. ou Mme MERNIZI</b> – Morangis	X				X				
15.344.1	Une <b>station à Morangis</b> : gain de temps									
15.345	<b>CONSEIL MUNICIPAL DE VILLENEUVE-LE-ROI</b>			X			X			
15.345.1	Déplore que la ligne 14, comme les lignes T7 et T9 soient uniquement conçues comme des dessertes de l'aéroport d'Orly accompagnant l'augmentation de sa capacité et des nuisances qui en résultent.									
15.345.2	Demande de véritables dessertes de la commune, c'est-à-dire que les lignes C soient rapidement rénovées.									X
15.346	<b>M. ou Mme JCP</b> – Ormesson-sur-Marne	X								
15.346.1	A quand des tram et des métros dans l'Est du Val-de-Marne (Chennevières, Ormesson, Noisieu). A quand une ligne ferrée qui reliera les terminus des RER entre eux ?							X		
15.347	<b>M. ou Mme POITEVIN</b> - Villejuif	X								
15.347.1	Impatient : gain de temps, confort par rapport à la ligne 7				X					
15.348	<b>M. ou Mme KELLOGG</b> - Villejuif	X								
15.348.1	Un réel avantage : accompagner l'expansion de Paris, soulager la ligne 7				X					
<b>sous-total 6 juillet</b>		<b>15</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suscension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Mardi 7 juillet 2015</b>											
15.349	<b>M. H. FALLER</b> – Paris 17°	X			X						
15.349.1	Une idée très vertueuse : bonne desserte, gains de temps, transport propre.										
15.349.2	Prévoir des <b>parkings-relais</b> .										X
15.349.3	A quand une <b>ligne de moyenne couronne</b> entre A86 et le périphérique ?							X			
15.350	<b>M. P. TOTO</b> – Morangis	X				X					
15.350.1	Une <b>gare à Morangis</b> ; elle servira aussi à Paray-V.-P., Chilly-M., Savigny										
15.351	<b>M. ou Mme GARAUDET</b> – Paris 13° - 121 av. d'Italie	X			X						
15.351.1	Favorable au projet y compris la station Maison Blanche ; mais :					X					
15.351.2	- les <b>grands édifices de verre inquiètent</b> : encombrement du trottoir, effet de couloir, sans qu'ils répondent à un réel besoin,					X					
15.352.3	- prévoir de <b>nouveaux jardins après le chantier</b> .					X					
15.352	<b>M. ou Mme LEBIEZ</b> - Morangis	X				X					
15.352.1	Pour à 2000 % (une <b>gare à Morangis</b> )										
15.353	<b>M. ou Mme TOUALBI</b> - Morangis	X				X					
15.353.1	Il faut une <b>gare à Morangis</b> : desserte locale élargie à d'autres communes et désengorgement de l'A6 et de la N7.										
15.354	<b>M. ou Mme PEREIRA DOS SANTOS</b> - Morangis	X				X					
15.354.1	Optimiser le tracé jusqu'à Morangis avec <b>une gare</b> : secteur actuellement mal desservi (Cf. rabattement très longs en bus), soulager la N7 et l'A6.										
15.354.2	Des <b>parkings</b> à cette gare seront peu coûteux à aménager.										X
15.355	<b>Mm.ou Mme L. TOUALBI</b> - Morangis	X				X					
15.355.1	Une <b>gare est nécessaire à Morangis</b> : Cf. étudiants n'ayant pas les moyens de se loger à Paris.										
15.356	<b>Mme S. LEDUC</b> - Morangis	X				X					
15.356.1	Une <b>gare à Morangis</b> pour des gains de temps en TC et soulager l'A6 et la N7.										
15.357	<b>M. ou Mme SANTOS</b> – Massy	X				X					
15.357.1	Espoir d'une <b>gare à Morangis</b> .										
15.358	<b>M. ou Mme DUBOIS</b> – Morangis	X				X					
15.358.1	Avis très favorable (à une <b>gare à Morangis</b> ).										
15.359	<b>M. ou Mme LEFEBVRE</b> – Gentilly	X							X		
15.359.1	Peut-on prolonger les lignes de bus 88, 21 et 67 vers les nouvelles stations										
15.360	<b>M. ou Mme MOISSET</b> – Morangis	X				X					
15.360.1	Favorable à une <b>gare à Morangis</b> .										
15.361	<b>M. R. RAFFEGEAU</b> – Gentilly	X									X
15.361.1	Regret que la ligne 14 ne desserve pas directement Gentilly : <b>prévoir des rabattements</b> Villejuif-Gentilly-Arcueil.										
15.361.2	Que le <b>RER B</b> s'arrête plus souvent à Gentilly ou Laplace.										X
15.361.3	A quand une harmonisation sérieuse des <b>tarifs RER / métro</b> ?										X
15.362	<b>M. ou Mme FAURET</b> – Médis (17)	X				X					
15.362.1	Favorable										
15.363	Association " <i>L'avenir de Chevilly-Larue</i> " <i>Cette intervention est identique à celle déposée au registre de Chevilly-Larue ; elle est dépouillée au paragraphe 7 consacré à cette commune.</i>										

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable-suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
Mardi 7 juillet 2015 (suite)											
15.364	Mme J. GONZALEZ – Morangis	X									
15.364.1	Oui à la desserte de Morangis (avec une gare).					X					
15.365	M. ou Mme JEROME – Morangis	X									
15.365.1	Pour le prolongement Sud et une gare à Morangis : n'imposer des restrictions à la voiture que s'il y a une alternative crédible.					X					
15.365.2	Prévoir un parking ; ce qui a été oublié pour le T7 à Athis-Mons.										X
15.366	Mme et M. M. et C. FRUIT – Athis-Mons	X									
15.366.1	100 % pour : gain de temps vers Paris, Rungis, Silic				X						
15.367	M. E. ATHENOT – Paris 20°	X									
15.367.1	Impossible d'obtenir de l'information sur l'impact du projet sur le 3 rue Pierre Sémard au Kremlin-Bicêtre.							X			
15.368	M. ou Mme DUCLOS – Chilly-Mazarin	X									
15.368.1	Excellent pour les étudiants				X						
15.369	M. ou Mme DOS SANTOS – Paris 13° - 52 av. de Choisy	X									
15.369.1	Contre ce projet						X				
15.370	M. ou Mme N. NAÏT OUHMANE – Morangis	X									
15.370.1	Pour le prolongement avec une gare à Morangis.					X					
15.371	M. ou Mme FEVRE - Morangis	X									
15.371.1	Pour une gare à Morangis					X					
15.372	M. ou Mme FLEURY - Morangis	X									
15.372.1	Très bon projet jusqu'à Orly. Une gare à Morangis ce serait beaucoup dépenser pour une seule commune ; il y a déjà le bus 299 et le RER à Massy, Juvisy et Savigny.					X					
15.373	M. P. BLANCARD – Morangis	X									
15.373.1	Souhait d'une gare à Morangis					X					
15.374	M. ou Mme BEN – Morangis	X									
15.374.1	Très bonne idée.					X					
15.375	Mme L. BROSSARD – Morangis	X									
15.375.1	Pour une gare à Morangis : moins d'usage de la voiture.					X					
15.376	M. ou Mme OLIVA – Morangis	X									
15.376.1	Pourquoi ne pas créer une station à Morangis ?							X			
15.377	M. N. NUNES – Morangis	X									
15.377.1	Prévoir une gare à Morangis.					X					
15.378	M. ou Mme BAROUCH – Chilly-Mazarin	X									
15.378.1	Pour un arrêt voyageur à Morangis					X					
15.379	M. ou Mme GADOIN – Marcoussis	X									
15.379.1	Soutien de l'idée d'une gare à Morangis : gain de temps					X					
15.380	M. A. NUNES – Morangis	X									
15.380.1	Souhait d'une gare à Morangis. Ne pas la faire serait incompréhensible : moins de circulation automobile, ne pas seulement subir les nuisances du chantier mais bénéficier aussi de la desserte.					X					
<b>sous-total 7 juillet</b>		<b>31</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>23</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor. <small>assonction</small>	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Mercredi 8 juillet 2015</b>											
15.381	Mme C. BAROUCH – Chilly-Mazarin	X				X					
15.381.1	Pour une gare à Morangis : future population, moins de voitures.										
15.382	M. A. RIMO - Morangis	X				X					
15.382.1	Le métro à Morangis serait une bonne chose : RER saturé.										
15.383	Anonyme - Morangis	X				X					
15.383.1	Souhait du métro à Morangis : transports actuels quasi inexistants.										
15.384	Mme S. DOS SANTOS – Chilly-Mazarin	X				X					
15.384.1	Le métro à Morangis serait une révolution : transports actuels inadaptés.										
15.385	M. ou Mme ORMES - Morangis	X				X					
15.385.1	La station à Morangis serait une avancée immense : transports insuffisants										
15.386	M. ou Mme CORREIA - Morangis	X				X					
15.386	Le métro à Morangis réduira les temps de transport et les rejets de CO <sub>2</sub> .										
15.387	M. J.-P. MORLOT - Morangis	X				X					
15.387.1	Une gare à Morangis : moins de voitures, désaturer N7, N20 et A6.										
15.388	M. S. TEMPLET-BELMONT - Morangis	X				X					
15.388.1	Une gare à Morangis : gain de temps, accès à l'emploi, moins de voitures.										
15.389	M. ou Mme POPHILLAT – Morangis	X				X					
15.389.1	Le métro à Morangis : pas de transport direct pour Paris actuellement.										
15.390	M. V. RICHARD – Morangis	X				X					
15.390.1	Une gare à Morangis pour les salariés, étudiants demandeurs d'emploi, etc.										
15.391	Mme C. DELTOUR – Chilly-Mazarin	X				X					
15.391.1	Gare de voyageurs à Morangis.										
15.392	M. ou Mme LUCIENNE – Morangis	X				X					
15.392.1	Favorable au métro à Morangis : accès direct à Paris sans voiture.										
15.393	M. ou Mme VENTURA – Chilly-Mazarin	X				X					
15.393.1	Le métro à Morangis serait le bienvenu.										
15.394	Mme D. FOURES – Morangis	X				X					
15.394.1	Oui pour une gare à Morangis.										
15.395	Anonyme – Paris 13 °	X				X					
15.395.1	La ligne 14 est une excellente nouvelle : accès à Orly, désengorgement, ...										
15.396	M. ou Mme LOGEZ – Longjumeau	X				X					
15.396.1	Pour une gare à Morangis										
15.397	Anonyme	X				X					
15.397.1	Pour le prolongement à Morangis.										
15.398	M. P. FOURES – Morangis	X				X					
15.398.1	Une gare à Morangis serait très positive.										
15.399	M. ou Mme TAHRI – Morangis	X				X					
15.399.1	Une gare à Morangis serait très judicieuse : moins de voiture, gain de temps.										
15.400	M. ou Mme FRANÇOIS – Morangis	X				X					
15.400.1	Veut une gare à Morangis.										
15.401	M. F. DOS SANTOS – Morangis	X				X					
15.401.1	Prolongement à Morangis : gain de temps, attractivité.										
15.402	M. ou Mme ELZIERE – Rueil-Mazarin	X				X					
15.402.1	Une belle amélioration pour l'accès à Orly										

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
----	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favor. +suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
Mercredi 8 juillet 2015 (suite)										
15.403 15.403.1	M. ou Mme DELABRE – Morangis Une <b>gare à Morangis</b> : accès à Paris, gain de temps, alternative à la voiture.	X				X				
15.404 15.404.1	"MONTFORT ET BON" (Mme Fagotat) <b>SYNDIC DE LA COPROPRIETE DU "CONSUL"</b> – Paris 13 °133/139 av. d'Italie <b>Travaux à Maison Blanche</b> : ne pas mettre en vibration ni les fondations ni le bâti ; éviter les poussières.	X						X		
15.404.2	Evacuer les <b>déblais</b> par camion vers le Sud ou par la petite ceinture.							X		
15.404.3	Mener une <b>étude acoustique</b> particulière car la gare est assise sur du calcaire grossier dur (les résidents entendent actuellement la ligne 7).									X
15.404.4	Concevoir l'aménagement de surface en <b>concertation</b> avec la copropriété.									X
15.405 15.405.1	<b>Famille LEROY</b> – Chevilly-Larue <b>Inquiétudes sur les travaux</b> : à quelle profondeur le tunnel sera creusé ? Les vibrations auront-elles une conséquence sur le sous-sol et sur les structures des constructions (Cf. affaissement lors du percement de Meteor) ?	X						X		
15.405.2	<b>Inquiétudes sur l'exploitation</b> : bruits, vibrations, affaissements, fissures (d'autant que les rames seront bien plus rapides qu'actuellement) ?							X		
15.405.3	<b>Alternative</b> : ne serait-il pas plus judicieux de passer par le parc Petit Leroy et l'av. du 11 novembre, ou la rue du lieutenant Petit Leroy ?								X	
15.406 15.406.1	<b>Anonyme</b> – Gentilly ( <i>intervention accompagnée d'un document de 20 pages pour étayer la proposition de nom de station</i> ) <b>Nom de station</b> : associer le mot Gentilly à CHU Kremlin-Bicêtre (Cf. position frontière, desserte de l'Est de la commune).	X								X
15.406.2	Prévoir l' <b>entrée principale</b> rue G. Péri, la secondaire vers l'hôpital.									X
15.406.3	Prévoir une <b>desserte en bus et navette</b> depuis Gentilly (Cf. déclivité du site)									X
15.407 15.407.1	M. ou Mme CASEIRO Pour une <b>gare voyageur</b> ( <i>sans précision</i> )	X				X				
15.408 15.408.1	<b>Anonyme</b> <b>Maison Blanche</b> : <b>Travaux</b> : quelles garanties : études, avis d'experts, etc. ; toutes les précautions ont-elles été prises ?	X							X	
15.408.2	Pourquoi faire disparaître le <b>jardin</b> ?							X		
15.408.3	L'aménagement proposé n'est pas <b>esthétique</b> .									X
15.409 15.409.1	<b>ASSOCIATION "CIRCULE" DES USAGERS DE LA LIGNE C EN ESSONNE</b> , membre de la FNAUT. ( <i>document joint de 2 pages</i> ) Favorable au projet de prolongation.		X		X					
15.409.2	Importance de la correspondance à <b>Pont-de-Rungis</b> , avec la perspective d'accroissement des fréquences sur la ligne C.									X
15.409.3	Améliorer les conditions de correspondances M14-RER C à BFM.									X
15.409.4	Prévoir une <b>gare routière à Orly</b> .							X		
15.409.5	Prévoir une <b>station à Morangis</b> .					X				
15.409.6	Assurer une future correspondance avec un transport sur la <b>petite ceinture</b> .							X		
15.410 15.410.1	M. ou Mme RICHARD – Vitry s/S Développer une politique de transports ambitieuse.	X			X					

15	REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
Z°				identité				appréciation		

NOM et adresse Observations		particulier	association	autre	favorable	favorable -suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
Mercredi 8 juillet 2015 (suite)										
15.411	<b>COLLECTIF PETA6</b> ("Pour un écran total de l'A6") – Cachan et l'Haÿ-les-Roses		X							
15.411.1	<b>Pourra-t-on utiliser les déblais</b> (Cf. pièce du dossier G.4.1 page 20) pour : - prolonger la butte existante dans le parc des Hautes Bruyères (Cf. quartier Jardin Parisien), - créer un ouvrage sur la partie large de la r. G. Péri le long du jardin du Panorama, - créer des murs antibruit pour compléter les existants sur les 2 côtés d'A6 au niveau de Cachan/L'Haÿ/Villejuif.							X		
15.412	<b>COLLECTIF PETA6</b> ("Pour un écran total de l'A6") - Cachan et l'Haÿ-les-Roses		X					X		
15.412.1	<b>Déblais</b> : les <b>aires de stockage temporaire</b> des déblais du week-end seront-elles situées à la sortie des tunneliers (nuisances pour le quartier Jardin Parisien) ou à celle du tapis roulant (nuisances pour le quartier du Coteau et celui du Belvédère)?							X		
15.413	<b>COLLECTIF PETA6</b> ("Pour un écran total de l'A6") - Cachan et l'Haÿ-les-Roses		X					X		
15.413.1	<b>Stationnement des camions</b> : Où seront stationnés les camions en attente de se faire remplir de déblais et ceux chargés de voussoirs à installer ? Prévoir une zone fermée et isolée.							X		
15.413.2	Qu'est-il prévu pour limiter les <b>nuisances sonores</b> des 112 camions par jour ? Les voies sont suffisamment larges pour permettre un aménagement.							X		
15.414	<b>Mme M. DA SILVA</b> - Longjumeau	X				X				
15.414.1	Créer <b>une gare</b> (à Morangis ?)					X				
15.415	<b>Anonyme</b>	X				X				
15.415.1	Favorable au prolongement de la ligne 14, mais observations et réserves pour <b>Maison Blanche</b> :									
15.415.2	Etudier l' <b>implantation</b> en bordure du jardin du Moulin de la Pointe ou porte d'Italie, pour éviter les contraintes du bâti (IGH).							X		
15.415.3	Préserver l' <b>espace vert</b> , envisager un projet moins démesuré à l'instar des stations existantes de la ligne 14.							X		
15.415.4	Bien identifier les <b>accès aux immeubles</b> pour les préserver.							X		
15.415.5	<b>Travaux</b> : adopter la méthode "couverture première", pour réduire les nuisances.							X		
15.416	<b>M. ou Mme GUET</b> - Morangis	X				X				
15.416.1	Souhait d'une <b>gare</b> à Morangis.					X				
15.416.2	Prévoir des <b>parkings</b> .									X

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
Mercredi 8 juillet 2015 (suite)											
15.417	<b>Mme NGUYEN MINH</b> – Paris 13 ° - 133/139 av. d'Italie	X									
15.417.1	Schéma de la gare <b>Maison-Blanche</b> après travaux : que <b>l'escalier</b> soit loin de la façade (Cf. nuisances dues aux passagers).								X		
15.417.2	<b>Aspect externe</b> : que la gare occupe le moins de place possible, pas de cages de verre, onéreuses et inutiles.								X		
15.417.3	<b>Mener une réelle étude</b> d'aménagement avec architectes et paysagistes, en y associant la Ville et les riverains.									X	
15.417.4	Inutile d'ajouter un <b>pôle bus</b> ; les arrêts existent déjà.								X		
15.417.5	Risques de <b>vibrations en exploitation</b> : quelles garanties ?								X		
15.417.6	L'immeuble va être ravalé, y aura-t-il <b>dédommagement</b> en cas de dégâts ?								X		
15.417.7	Evacuer les <b>déblais</b> par le tunnel ou la petite ceinture (wagons, tapis roulant).								X		
15.418	<b>M. G. GODET</b> – Paris 13 °	X									
15.418.1	La ligne 14 à Maison-Rouge ( <i>sic</i> ), une opportunité pour le quartier.				X						
15.419	<b>M. ou Mme NEKKA</b> – Paris 13° - rue Vergniaud	X									
15.419.1	Une station <b>place de Rungis</b> aurait été préférable.					X					
15.420	<b>M. ou Mme DUBOURDIEU</b> – L'Haÿ-les-Roses	X									
15.420.1	<b>Nom de la station</b> : l'Haÿ 3 communes										X
15.420.2	Oui à ce projet : moins de voiture				X						
15.421	<b>Anonyme</b> –Morangis	X									
15.421.1	Pour une <b>gare à Morangis</b> : mobilité, gain de temps, confort					X					
15.422	<b>M. LE MAIRE DE L'HAY-LES-ROSES</b>			X							
15.422.1	Approbation du projet.				X						
15.422.2	<b>Chantier Prouvé</b> : savoir au préalable les niveaux sonores (jour/nuit) à ne pas dépasser ; être consulté sur l'implantation et l'efficacité des palissades antibruit.								X		
15.422.3	<b>Chantier gare</b> : être informé au plu tôt sur les dispositifs antibruit et sur le plan de communication.								X		
15.422.4	<b>Chantier</b> : assurer la réfection de la rue P. Hochart à la fin du chantier					X					
15.422.5	<b>Nappes phréatiques, hydrographie</b> : quel dispositif sera mis en place pour le site de la gare si le pompage s'avère nécessaire ? Quels impacts d'une communication entre nappes phréatiques (même si le risque est faible) ?								X		
15.422.6	Demande (dès réalisation) du dossier loi sur l'eau et du plan de secours.										
15.422.6	<b>Sous-sol</b> : informer dès à présent GRT gaz (qui n'est pas mentionné comme concessionnaire à consulter obligatoirement) ; prévoir si nécessaire le dévoiement de la canalisation de gaz HP.					X					
15.422.7	<b>Gestion des déblais</b> : quel sera l'outil de planification des mesures qui s'imposeront durant les phases de production, transport et destination finale des déchets ? Quel risque éventuel de pollution des terres excavées ? Evaluer le budget des mesures avant le début des travaux.								X		
15.422.8	<b>Déblais</b> : que signifie "modéré" dans l'expression : le stockage temporaire des terres excavées aura un impact modéré ?								X		
15.422.9	<b>Nuisance du chantier sur le groupe scolaire Lallier</b> : réaliser une étude acoustique pour déterminer le maintien ou non sur le site de tout ou partie des classes élémentaires pendant les travaux. Quelles conditions de sécurité pour les enfants sur leurs trajets (Cf. camions) ?					X					

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable-suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
Mercredi 8 juillet 2015 (suite)											
15.423 15.423.1	<b>M. J. LASNIER</b> – Paris 13 ° - 22 rue Caillaux <b>Relier le quartier Gare de Rungis à la station Maison-Blanche</b> en utilisant la Petite Ceinture avec des navettes type Val, à prolonger ultérieurement jusqu'à l'avenue de France.	X									X
15.424 15.424.1	<b>M. ou Mme BUTAUD</b> - Morangis Pour une <b>gare à Morangis</b> : mobilité, gain de temps, confort	X				X					
15.425 15.425.1 15.125.2 15.425.3	<b>Mme A. NGUYEN</b> – Paris 13 ° - 121 av. d'Italie Opposée à la <b>verrière</b> qui risque un usage par des personnes indésirables. Opposée à la <b>suppression du jardin</b> . Souhaite une <b>garantie que les travaux</b> ne créeront pas de fissure sur la tour.	X				X X			X		
15.426 15.426.1	<b>M. ou Mme BIARD</b> - Morangis Qu'il y ait aussi une <b>gare voyageur</b> à Morangis.	X				X					
15.427 15.427.1	<b>M. METAIRIE</b> – Chevilly-Larue – rue du Petit Le Roy Etonné que le <b>tracé</b> emprunte une partie de cette rue. Pourquoi pas sous le parc de Chevilly et sous la route de Chevilly, pour ne pas passer sous des habitations avec d'éventuels désagréments. ?	X						X			
15.428 15.428.1	<b>M. ou Mme BIARD</b> – Morangis Favorable à <b>une station à Morangis</b>	X				X					
15.429 15.429.1	<b>M. J. LASNIER</b> – Paris 13 ° - 22 rue Caillaux Phasage vertical de la gare <b>Maison Blanche</b> : dans le dossier il est indiqué que le <b>chantier</b> de la gare serait "radier premier" ; or lors de la réunion publique, il a été dit qu'il se pourrait se faire "couverture première". Dans ce cas, les accès aux immeubles pourraient plus facilement être maintenus durant les travaux.	X						X			
15.430 15.430.1 15.430.2	<b>M. ou Mme SIGISMOND</b> – Paris 13 ° - 121 av. d'Italie L'extension de la ligne est vraiment bien, mais la station <b>Maison-Blanche</b> non : suppression de l' <b>espace vert</b> au profit d'une horrible esplanade minérale, <b>escaliers</b> d'accès dans l'axe de la sortie du parking et de la voie pompiers. Un tel <b>chantier au pied d'une tour</b> de 100 m est-ce dangereux ?	X				X			X		
<b>sous-total 8 juillet</b>		<b>45</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favorable -suspension	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
<b>Jeudi 9 juillet 2015</b>											
15.431	<b>M. ou Mme SIGISMOND</b> – Paris 13 ° - 121 av. d'Italie	X				X					
15.431.1	L'extension de la ligne est vraiment bien, mais la station <b>Maison-Blanche</b> non : suppression de l' <b>espace vert</b> au profit d'une horrible esplanade minérale, escaliers d' <b>accès</b> dans l'axe de la sortie du parking et de la voie pompiers.										
15.432.2	Un tel <b>chantier au pied d'une tour</b> de 100 m est-ce dangereux ?							X			
15.432	<b>M. ou Mme LEVEQUE</b> – Morangis	X				X					
15.432.1	Une <b>gare à Morangis</b> .										
15.433	<i>Association des usagers des transports / FNAUT Ile-de-France Cette intervention est identique à celle déposée au registre de Villejuif; elle est dépouillée au paragraphe 5 consacré à cette commune, mais elle concerne l'ensemble de la ligne.</i>										
15.434	<b>M. G. BOCQUILLON</b> - Morangis	X				X					
15.434.1	Pour une <b>gare à Morangis</b> .										
15.435	<b>M. R. CORIO</b> - Morangis	X				X					
15.435.1	Pour une <b>gare à Morangis</b> .										
15.436	<b>M. ou Mme GESTA</b> – Morangis	X				X					
15.436.1	Très bon projet										
15.437	<b>M. ou Mme WILLAIME</b> – Epinay-sur-Oise	X				X					
15.437.1	Intérêt d'un accès direct à Orly.										
15.438	<b>M. T. AUDREN</b> – Morangis	X				X					
15.438.1	Une <b>station de métro à Morangis</b>										
15.439	<b>Mme F. AUDREN</b> – Morangis	X				X					
15.439.1	Obtenir une <b>gare à Morangis</b> .										
15.440	<b>M. ou Mme SYLVESTRE</b> – Morangis	X				X					
15.440.1	Une <b>station à Morangis</b> serait une très bonne mesure										
15.441	<b>M. ou Mme AUDREN</b> – Morangis	X				X					
15.441.1	Souhait du <b>métro à Morangis</b>										
15.442	<b>Mme M. MARTINET</b> – Morangis	X				X					
15.442.1	Souhait du <b>prolongement à Morangis</b>										
15.443	<b>M. ou Mme STEINMETZ</b> – Chilly-Mazarin	X				X					
15.443.1	<b>Tout-à-fait favorable</b> à ce projet (gare à Morangis ?).										
15.444	<b>Anonyme</b> – L'Haÿ-les-Roses (adhérent à l'association des Castors)	X									X
15.444.1	Souhait : créer un <b>comité de concertation</b> par secteur, avec les riverains.										
15.444.2	Questions <b>caractéristiques</b> : Tracé dans le secteur J. Prouvé ? Style de la gare, avec ou sans habitat ?								X		
15.444.3	Questions <b>chantier</b> : Devenir des jardins familiaux ? Impact sur la crèche, sur l'école, sur la canalisation d'eau potable ? Horaires, plans de circulation ? Protections d'insonorisation ?								X		
15.444.4	Question <b>réaménagement</b> : réutilisation des déblais pour un écran phonique vis-à-vis de A6 ? Espace naturel ?								X		
15.444.5	A quand la <b>visite d'un chantier</b> analogue ?								X		
15.445	<b>M. LEVEQUE</b> – Morangis	X				X					
15.445.1	Pour ce projet avec une <b>station à Morangis</b> .										

15		REGISTRE ELECTRONIQUE : Préfecture Ile-de-France et Paris (suite)								
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation					
		particulier	association	autre	favorable	favor +suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre
Jeudi 9 juillet 2015 (suite)										
15.446	<b>CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'ESSONNE</b>			X						
15.446.1	Projet indispensable : desserte des emplois et de la population, maillage.				X					
15.446.2	Optimiser la <b>connexion nécessaire avec le T7</b> à Orly : Cf. temps de trajet.					X				
15.446.3	Améliorer la <b>desserte en bus</b> : pôle d'échange à Orly.					X				
15.446.4	Prendre des <b>mesures conservatoires pour une gare aérienne à Morangis</b> , avec pôle multimodal et opportunité du contournement Sud d'Orly.								X	
15.447	<b>M. ou Mme MATIGNON</b> – Paris 10 °	X								
15.447.1	Projet très important.				X					
15.448	<b>M. ou Mme VASSEUR</b>	X								
15.448.1	Soutien du projet si <b>station à Morangis</b> .					X				
15.449	<b>M. ou Mme DA SILVA</b> – Morangis	X								
15.449.1	Oui à une <b>station sur Morangis</b> .					X				
15.450	<b>M. A. BARBIER</b> - Morangis	X								
14.450.1	D'accord pour une <b>gare à Morangis</b> .					X				
15.451	<b>M. D. DA SILVA</b> - Morangis	X								
15.451.1	Pour une <b>gare à Morangis</b> .					X				
15.452	<b>Mme C. BROSSARD</b> - Morangis	X								
15.452.1	Pour une <b>gare à Morangis</b> .					X				
15.453	<b>M. M. URVOY</b> - Morangis	X								
15.453.1	Pour une <b>station à Morangis</b> .					X				
15.454	<b>M. ou Mme VUGNON</b> – Paris 20 °	X								
15.454.1	Importante amélioration pour l'accès à Orly.				X					
15.454.2	Il serait utile de <b>prolonger au Sud jusqu'à une gare RER</b> .									X
15.455	<b>M. ou Mme MACANDA</b> – Morangis	X								
15.455.1	Pour une <b>station à Morangis</b> .					X				
15.456	<b>Anonyme</b> – Savigny-s/O.	X								
15.456.1	Intérêt d'une <b>gare à Morangis</b> .					X				
15.457	<b>M. ou Mme LANGUETIF</b> – Paris 1 °	X								
15.457.1	Assurer la possibilité d'une <b>correspondance avec la petite ceinture</b> .									X
15.458	<b>COMITE DES USAGERS DU RER B EN VALLEE DE CHEVREUSE (COURB)</b>		X							
15.458.1	Contestation de la réduction de la fréquentation et de la charge maximale sur le <b>RER B</b> , par rapport à la situation de référence.							X		
15.459	<b>M. ou Mme CISSE</b> – Morangis	X								
15.459.1	Totalement d'accord pour ce projet.				X					
<b>sous-total 9 juillet</b>		<b>26</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>TOTAL REGISTRE ELECTRONIQUE</b>		<b>442</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>249</b>	<b>160</b>	<b>3</b>	<b>104</b>	<b>17</b>	<b>109</b>

Les interventions numérotées 183 et 363 et 433 dans ce registre électronique sont des documents identiques à ceux portés dans les registres en mairie, respectivement n° 6 de L'Hay-les-Roses, n° 7 de Chevilly-Larue et n° 5 de Villejuif. Elles sont analysées dans ces autres registres ci-dessus.

16		REGISTRE : PREFECTURE du VAL-DE-MARNE									
N° lieu interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
du lundi 1° juin au jeudi 9 juillet 2015											
<b>TOTAL REGISTRE PREFECTUDE DU VAL-DE-MARNE</b>		<b>aucune observation</b>									

17		REGISTRE : PREFECTURE de l'Essonne									
N° lieu, interv. et observation	NOM et adresse Observations	identité			appréciation						
		particulier	association	autre	favorable	favor + suggestion	défavorable	interrogation	contre-propos.	autre	
du lundi 1° juin au jeudi 9 juillet 2015											
<b>TOTAL REGISTRE PREFECTUDE DE L'ESSONNE</b>		<b>aucune observation</b>									

# **E - ANALYSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES AU COURS DE L'ENQUETE, PAR THEMES : LE PROCES-VERBAL DE SYNTHESE**

L'enquête publique sur le prolongement Sud de la ligne 14 a permis de recueillir un nombre important d'interventions du public qui s'est exprimé dans les différents registres mis à sa disposition. Ces interventions ont été au nombre de 599. Beaucoup de ces interventions ne soulevaient qu'un seul thème, en termes d'approbation ou d'objection ; nombre d'entre elles, cependant, soulevaient plusieurs thèmes que la commission a considérés chacun comme une observation élémentaire distincte. C'est ainsi que les 599 interventions représentent 1 042 observations élémentaires. Ces observations sont examinées ci-après, dans les huit chapitres qui suivent, consacrés chacun à un thème et à des sous-thèmes. Dans chacun des thèmes, une attention particulière est portée aux contre-propositions, surtout lorsqu'elles sont argumentées.

De plus, le présent procès-verbal de synthèse, souligne les principales remarques formulées par le public, lors des deux réunions publiques d'information et d'échanges.

Enfin, la commission d'enquête ajoute quelques questions complémentaires sur le dossier d'enquête, non soulevées par le public.

## **E.1 - LES OBSERVATIONS GLOBALEMENT FAVORABLES OU DEFAVORABLES AU PROJET**

### **1.1 - Les observations globalement favorables**

Parmi les 599 intervenants, près de 300 ont exprimé explicitement un avis favorable au projet considéré ainsi comme une observation. Pour la plupart des autres, leurs observations concernaient des souhaits d'amélioration ou des interrogations. Sur ces 300 intervenants, 113 ont formulé un avis favorable sans guère plus de précision autre que de voir enfin ce projet se concrétiser ; tandis que 170 environ ont ajouté un commentaire sur les avantages qu'ils y voyaient : gain de temps, désenclavement de territoire, moindre trafic automobile et moindres pollutions. Ceux-ci sont examinés davantage ci-après, dans le chapitre 6 sur l'évaluation socioéconomique.

### **1.2 - Les observations globalement défavorables**

Parmi les 599 intervenants, 7 ont formulé un avis globalement défavorable : projet trop coûteux, surdimensionné, sans intérêt, inadapté, néfaste, démagogique et idéologique.

## **E.2 – LES OBSERVATIONS CRITIQUES SUR LE SYSTEME DE TRANSPORT PROPOSE PAR LE PROJET**

### **2.1 – Sur le positionnement des gares**

Ce paragraphe examine le positionnement de chacune des gares prévues dans le projet, ainsi que la forte demande d'une gare supplémentaire à Morangis.

### **2.1.1 – La gare Maison-Blanche-Paris XIII**

De nombreuses observations, sous formes d'interrogations, contestations ou suggestions portent sur des localisations de gare dans le 13<sup>e</sup> arrondissement, non retenues par la SGP, notamment la desserte de la Place de Rungis et la possibilité d'une implantation de la gare Porte d'Italie.

Une installation sur le côté pair (Ouest) de l'avenue d'Italie fait l'objet d'observations (15.130.1, 15.223.4) (\*) ; de plus, il est souhaité de comparer l'option actuelle à l'hypothèse d'un positionnement dans le Jardin de la Pointe, avec comme argument un raccordement aussi aisé à l'existant, un seul franchissement de la ligne 7, des accès au chantier facilités) (15.371.1). Une personne (15.12.1) préconise d'installer la station devant l'ex-garage Pignet.

D'autres intervenants (1.14.3, 15.131.1, 15.241.1, 15.243.1, 15.244.1, 15.419.1, 15.152.1, 15.282.2, 15.169.1) regrettent ou auraient souhaité la desserte du quartier Place de Rungis. Dans cet esprit, une personne (15.52.1) suggère de rajouter une station entre Maison-Blanche et Kremlin-Bicêtre-Hôpital pour mieux desservir l'éco quartier ainsi que le stade Charléty en attendant un hypothétique prolongement de la ligne 5.

**Des contre-propositions explicites de localisation de la gare dans le 13<sup>e</sup> arrondissement ont été formulées, qui portent sur plusieurs variantes :**

- situer la gare à la place de Rungis ; cette variante émane d'un habitant de la Tour Super-Italie (1.5.3) et d'un autre habitant de l'arrondissement (15.202.1),
- situer la gare porte d'Italie ; cette variante (1.5.3, 1.6.3, 1.14.1, 1.34.5.103.2, 15.104.2) émane notamment d'habitants de la Tour super-Italie ; les arguments invoqués sont la correspondance avec le tramway T3a, en plus de celle avec la ligne 7, davantage d'espace pour le chantier de la gare (square Robert Bajac, et terrain entre celui-ci et le périphérique), pas de problème de sécurité pour des immeubles,
- situer la gare sur le côté pair (Ouest) de l'avenue d'Italie, square du Moulin de la Pointe variante émanant d'habitants de la Tour Super-Italie (1.34.5, 15.320.3),
- situer la gare sur le terrain "Pujet" (1.34.5).

### **2.1.2 – La gare Kremlin-Bicêtre-Hôpital**

Le positionnement de la gare fait l'objet d'avis favorables (3.1.1, 2.6.3). Son aménagement a suscité des observations (voir plus loin).

### **2.1.3 – La gare Chevilly-"Trois communes"**

Le positionnement de la gare ne fait pas l'objet d'avis défavorable. Au contraire, une observation (15.108.1) souligne l'intérêt de cette gare, la considérant primordiale pour un quartier isolé par les grandes emprises (MIN, cimetière, autoroute) au regard des déplacements vers Paris ou Orly.

### **2.1.4 – La gare M.I.N.-Porte de Thiais**

Aucune observation n'a été formulée sur le positionnement de cette gare ; seul son aménagement a suscité des observations (voir plus loin).

### **2.1.5 – La gare Pont-de-Rungis**

Une question a été posée, à savoir si le marché de Rungis serait desservi par la station (15.211.1). Par ailleurs, la Fédération nationale des associations des usagers des transports (FNAUT) souligne l'importance de la correspondance à Pont de Rungis avec la perspective d'accroissement des fréquences sur la ligne C (15.409.2).

### **2.1.6 – La gare Aéroport d'Orly**

Deux interrogations portent sur une station supplémentaire dans la zone SILIC (15.254.1) et l'autre sur deux gares Ouest et Est à Orly (15.247.1).

### **2.1.7 – La demande d'une gare à Morangis**

Environ 150 interventions, soit le quart de l'ensemble, concernent la création d'une gare supplémentaire à Morangis ; les observations se trouvent sur le registre de cette commune, sur le registre de Paray-Vieille-Poste, mais ont été principalement exprimées sur le registre électronique accessible par Internet.

Les arguments - assez récurrents - sont en particulier :

- Il serait "*absurde*" de ne pas profiter de la ligne (qui de toutes façons existera, avec ses inconvénients) pour créer une gare de voyageurs (12.12.1, 15.172.1, 15.276.1, ...),
- Morangis est "*enclavé*" (12.5.4, 12.6.3, 15.264.1, ...), et coupé de la première couronne par l'emprise de l'aéroport d'Orly,
- Les relations avec Paris sont difficiles et la station apporterait une grande amélioration (2.15.4, 12.21.2, 12.6.2, 12.27.1, 15.224.1, ...),
- Orly et Morangis sont mal reliés, et il y aurait donc là aussi une amélioration importante,
- Le dynamisme urbain et des activités impliquent la création de cette gare (12.3.3, 12.8.4, 12.9.3, 15.208.1, ...),
- La création de cette gare permettra d'éviter une circulation automobile importante et de participer à la réduction de la pollution (11.2.2, 12.11.2, 15.209.1, 15.245.1, 15.285.1, ...),
- La création d'un parking doit aller de pair ; l'espace - non constructible - existe (12.6.2, 12.14.3, 15.229.1, ...),
- L'étude de l'interconnexion des divers transports (TCSP, bus ...) est indispensable,
- Il faut étudier la différence de coûts, et "*au plus mal*" prévoir cette gare dans l'avenir sans avoir à tout reprendre,
- Le nord Essonne a besoin d'être mieux desservi (11.1.2, 15.319.1, ...),
- La délibération du Conseil municipal de Morangis (12.1.1) demande d'ajouter au projet la réalisation de cette gare.

## **2.2 – Sur le tracé**

**D'une façon générale** les personnes qui se sont exprimées veulent connaître le tracé exact de la future ligne 14 pour apprécier l'impact sur le foncier qui leur appartient ou qu'ils occupent. Par exemple :

- à L'Haÿ les Roses : la ligne passera-t-elle sous la rue des Lilas Roses (6.10.1) ?
- à Chevilly Larue : quel sera le parcours entre la rue Emile Zola et l'avenue de la République (7.22.1) ?
- où passera la ligne rue Petit Leroy et où se trouvera le puits d'aération (7.23.1) ?
- que deviendra une propriété rue Etienne Dolet (7.24.1) ?
- quel sera le tracé sous la rue de la République (7.18.1) ?

les préoccupations des riverains étant de diminuer le plus possible l'impact foncier en favorisant au maximum le passage près des routes ou des autoroutes.

**Des questions précises** ont été émises sur différents tronçons du tracé :

- pourquoi est-il prévu une courbe de la ligne en arrivée sur la gare Chevilly "Trois communes" au lieu de poursuivre sous la rue Petit Leroy (7.2.1, 7.15.1, 7.17.1) ?
- quel est le justificatif du tracé à la gare MIN-Porte de Thiais (7.16.1) ?
- l'évolution de l'atelier Tolbiac Nationale permet-elle de réaliser une voie d'évitement tout en conservant les deux voies pour l'exploitation commerciale. (15.257.1) ?

### **Des contrepropositions précises ont été évoquées :**

- la prolongation de la ligne 7 vers Orly jugée plus économique (1.14.2, 7.117.4),
- la desserte de la Vache Noire, secteur regroupant beaucoup d'entreprises (15.313.1),
- la traversée des halles de Rungis (7.19.1) ?
- pour la gare Chevilly "Trois communes", le passage plus judicieux par le Parc Petit Leroy et l'avenue du 11 novembre (7.24.6, 15.405.3)
- pour le parcours entre la gare Chevilly "Trois communes" et le MIN un tracé rue de Bicêtre, avenue du 8 mai 45 et avenue du 11 novembre 1918 ; ce tracé s'avérerait plus éloigné des constructions, les voies étant moins étroites (7.10.1, 7.21.2)
- l'ajout d'une station entre Maison Blanche et Kremlin Bicêtre Hôpital pour desservir le secteur Place de Rungis-Coluche et le stade Charléty, alternative à un hypothétique prolongement de la ligne 5 (15.52.1).
- prolonger la ligne au Sud de l'aéroport, mais plutôt vers le Sud-Est (Athis-Mons, Juvisy) que vers le Sud-Ouest (8.3.3, 8.3.4).

## **2.3 – Sur l'aménagement des gares**

### **2.3.1 – La gare Maison-Blanche-Paris XIII**

L'aménagement de la gare Maison-Blanche suscite de très nombreuses suggestions ou interrogations. L'extérieur, présenté dans le dossier d'enquête, suscite de réelles inquiétudes, en particulier son aspect minéral et la verrière recouvrant une partie des trottoirs actuels. La concertation préalable s'avère un pré requis.

Plusieurs observations de résidents de la Tour Super-Italie, ou de la copropriété du Consul demandent que le programme et les caractéristiques de l'aménagement de la surface de la gare se fassent dans le cadre d'une concertation prioritaire avec les riverains, de la part des maîtres d'ouvrage et d'œuvre (1.35.2, 15.326.5, 15.404.4).

La verrière suscite une vive opposition : des personnes s'interrogent sur son utilité (1.7.2, 1.14.4, 1.16.4, 1.29.2, 1.30.1, 1.34.3, 15.213.1, 15.213.2, 15.271.1, 15.317.5, 15.320.2, 15.326.3....), et proposent des aménagements de type parisien traditionnel (discret) comme à Olympiades ou à Bibliothèque François Mitterrand (1.19.2, 15.287.1, 15.338.4). Il est argumenté que l'anxiété supposée des voyageurs, qui justifierait un puits de lumière, ne doit pas primer sur les nuisances imposées aux riverains, par la quantité d'espace consommé par cette verrière et par la gêne qu'elle procure sur les habitants des étages inférieurs. Une observation (1.1.2) envisage que, si un puits de lumière est nécessaire, il soit installé dans le jardin du Moulin de la Pointe.

La disparition potentielle du jardin devant la Tour Super-Italie constitue un sujet de mécontentement important. Plusieurs observations (1.1.1, 1.19.3, 1.29.3, 15.271.1, 15.258.1, 15.352.3, 15.408.2, 15.425.2) mentionnent que ce jardin doit être reconstitué à l'issue du chantier, notamment dans le cadre de la préservation d'un des rares espaces verts de l'avenue d'Italie.

De plus, il est demandé instamment que l'accès des pompiers et la circulation vers les parkings de la tour Super Italie (121, avenue d'Italie) ou d'autres immeubles (133 - 139) soient préservés dans l'aménagement futur.

Des observations doutent de l'intérêt de commerces dans cette gare car il en existe dans le quartier ou interrogent sur le type de commerces envisagés dans la gare Maison Blanche (15.202.2, 1.32.3).

Est évoqué le besoin de relier impérativement la station Maison-Blanche au tramway T3a pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite (15.32.1).

Des observations (1.26.1, 1.36.2) considèrent qu'il est indispensable de prévoir ou de préserver un accès à la Petite Ceinture ; celle-ci pourrait devenir un cheminement piétonnier ou supporter un transport en site propre qui, dans le futur, pourrait soulager le tramway T3a.

**En complément de ces interrogations, plusieurs personnes ont présenté des contre-propositions explicites :**

- mener une réelle étude d'aménagement de cette gare, avec des architectes et des paysagistes, en y associant la Ville et les riverains (15.260.2, 15.271.3, 15.417.3),

- utiliser la plate forme de la Petite Ceinture entre la station Poterne des Peupliers du T3a et la gare Maison-Blanche en l'équipant d'un transport hectométrique de type navette ou trottoir roulant (15.169.3) ; et intégrer l'aménagement d'un tel transport hectométrique entre la Place de Rungis et Maison-Blanche dans le programme du projet de la ligne 14 (15.169.4).

### **2.3.2 – La gare Kremlin-Bicêtre-Hôpital**

Un représentant de l'APHP (14.5.1) rappelle que des orientations ont été actées le 13 mars 2015 par le Directeur général de l'APHP, le Président du directoire de la SGP et le Maire du Kremlin-Bicêtre, différentes de celles qui figurent dans le dossier. Les orientations actées consistent en un parvis principal de la gare du côté de la rue Séverine et un parvis secondaire du côté de l'entrée de l'hôpital.

Le Président du Conseil départemental du Val-de-Marne (14.6.11) mentionne la nécessité de prévoir deux accès à la gare. Une émergence rue Séverine est sollicitée (2.12.1) ainsi qu'une entrée principale rue G. Péri (15.406.2).

### **2.3.3 – La gare Villejuif IGR**

Cette gare étant commune avec celle de la future ligne 15, un intervenant a souligné l'importance d'apporter une attention particulière à la bonne articulation des correspondances avec cette ligne (15.64.2).

### **2.3.4 – La gare Chevilly-"Trois communes"**

Une observation en souligne l'intérêt, la considérant primordiale pour un quartier isolé par les grandes emprises (MIN, cimetière, autoroute) au regard de Paris et d'Orly (15.108.1).

### **2.3.5 – La gare M.I.N.-Porte de Thiais**

Le Président du Conseil départemental du Val-de-Marne souhaite deux accès à cette gare (14.6.11).

### **2.3.6 – La gare Pont-de-Rungis**

Le Président du Conseil départemental du Val-de-Marne souhaite des mesures conservatoires pour une éventuelle gare TGV (14.6.12), et la réalisation d'une passerelle pour franchir les voies ferrées, comprise dans le programme du projet (14.6.14).

### **2.3.7 – La gare Aéroport d'Orly**

Une association souligne la nécessité de constituer un pôle multimodal sous les aéroports d'Orly (air, métro, fer) et mentionne que l'intermodalité doit être facilitée via des cheminements lisibles et sécurisés pour les piétons (2.11.2).

## **2.4 – Sur les rabattements aux gares et les interconnexions**

### **2.4.1 – Considérations générales**

Quel que soit le lieu, les observations ont porté sur la nécessité de développer le réseau des bus pour accéder aux gares (3.2.5, 5.2.2, 8.1.4, 14.6.10) ainsi que les interconnexions avec le réseau existant et prévu du métro (8.1.4), afin que la ligne 14 devienne "l'épine dorsale" du réseau (2.6.1).

La création de parkings-relais autour des gares a été évoquée de nombreuses fois (15.84.1, 15.212.2, 15.112.2, 6.18.1, 15.343.3).

Beaucoup suggèrent de développer l'utilisation du vélo pour accéder aux gares, non seulement en créant des parkings adaptés mais aussi en aménageant des pistes cyclables d'accès aux gares (15.327.4, 15.331.4, 15.343.4).

L'accès des vélos dans les rames aux heures creuses a fait l'objet de quelques suggestions (15.207.1, 15.207.2, 15.207.3, 15.217.3).

Enfin, certains ont exprimé le souhait que soit créées "des maisons du vélo" à certaines gares (15.327.3, 15.168.3, 15.331.3).

#### **2.4.2 – Cas particulier de la gare Maison-Blanche-Paris XIII**

Des rabattements performants (bus, vélo, marche) sont préconisés notamment par l'association des usagers des transports, Paris 13 (1.9.4, 1.11.2). Un particulier préconise d'utiliser la Petite Ceinture avec des navettes de type VAL (15.423.1) ou avec un tapis roulant (1.11.4) pour relier le quartier de la place de Rungis à la ligne 14, avec un prolongement ultérieur vers l'avenue de France (15.423.1).

Il est également préconisé que des abris à vélos soient installés sur le côté Ouest de l'avenue d'Italie (15.317.6).

#### **2.4.3 – Cas particulier de la gare Kremlin-Bicêtre-Hôpital**

Le prolongement de certaines lignes de bus (88, 21, 67...) est sollicité (15.359.1, 15.361.1), ainsi que des navettes pour pallier les déclivités locales (15.284.3, 15.406.3) vers et depuis Gentilly.

#### **2.4.4 – Cas particulier de la gare Chevilly "Trois communes"**

Deux personnes ont soulevé la question du risque d'encombrement des rues des communes avoisinantes du fait de l'absence de parking prévu à la gare (6.7.2, 15.297.3).

Un habitant a insisté sur la nécessité de prévoir un parking pour voitures électriques (6.5.1).

#### **2.4.5 – Cas particulier de la gare Aéroport d'Orly**

Une intervention du président de la Communauté d'agglomération "Les Portes de l'Essonne" expose :

- que le projet de pôle multimodal de l'aéroport d'Orly ne prévoit aucune place de parking-relais à destination des habitants des Portes de l'Essonne. Une mutualisation avec le parking de 1 700 places de l'aéroport semble indispensable avec une tarification adéquate (14.3.2),
- qu'il demande à être associé au comité du pôle d'Orly ainsi qu'au comité de la ligne 14 (14.3.1),
- qu'il souhaite le maintien du groupe de travail "intermodalité" pour optimiser l'itinéraire des bus venant du Sud pour améliorer la connexion avec le T7 (14.3.4).

### **2.5 – Sur le nom des gares**

L'appellation des gares a retenu l'attention de nombreux intervenants. Sont principalement concernées :

- la gare **Maison-Blanche** : une proposition a été avancée afin de fixer les esprits sur la localisation du quartier "Italie" (15.269.1), une autre suggère l'appellation "Moulin de la Pointe".
- pour **Kremlin-Bicêtre-Hôpital**, plusieurs personnes souhaitent que le mot "Gentilly" soit ajouté (3.2.1, 15.2.1, 15.584.1, 15.291.1, 15.293.1, 15.406.1).
- la gare **Chevilly "Trois communes"** : cette gare dessert effectivement trois communes mais est implantée sur le territoire de l'Haÿ-les-Roses. Des habitants de cette commune demandent que le nom de l'Haÿ-les-Roses apparaisse ; diverses

propositions ont été émises et un habitant souhaite qu'il en soit décidé par consultation populaire (15.262.2). Un intervenant propose un nom différent de celui des communes, mais en lien avec le secteur géographique : "Jolies Roses".  
- plutôt que **MIN-Porte de Thiais**, le maire de Chevilly-Larue propose le nom de "Cité de la gastronomie" (14.2.4).

## **2.6 – Sur le calendrier de réalisation prévu**

De nombreux intervenants sont favorables au projet et expriment leur souhait que sa réalisation intervienne le plus tôt possible, certains alléguant l'urgence de la situation (9.3.3, 15.217.1, 15.4.2) ; ils souhaitent que la procédure soit accélérée (15.82.2, 15.6.2, 15.135.2), cette accélération se justifiant pour une personne par le bassin d'emplois offerts desservi par le projet (9.1.2), pour une autre par la perspective des jeux olympiques en 2024 (2.5.1).

Pour certains se manifeste toutefois la crainte que les délais ne puissent être tenus (15.150.4, 15.166.2, 14.4.2, 14.6.2).

Une question a été posée : est-il possible d'envisager une mise en service anticipée du tronçon Olympiades-Maison-Blanche, avant le reste de la ligne (15.308.1) ?

## **2.7 – Sur la prise en compte des personnes à mobilité réduite**

Des personnes sont satisfaites de l'accessibilité de la ligne 14 prolongée aux personnes à mobilité réduite (1.35.3, 15.23.1, 15.26.1, 15.85.1) telles qu'elle est prévue. D'autres interrogent encore sur ce point (15.126.2), ou estiment les engagements insuffisamment explicites (15.162.1).

Une demande est formulée pour la gare Villejuif IGR (5.1.1) : un accès direct à l'hôpital, particulièrement pour les handicapés.

## **E.3 – LES OBSERVATIONS CRITIQUES SUR LES NUISANCES DE CHANTIERS**

Sont prises en compte ici les seules nuisances dues aux chantiers (construction des gares, fonctionnement des bases de chantier aux puits d'entrée des tunneliers, forage du tunnel). Les nuisances dues à l'exploitation de la ligne sont évoquées plus loin. Sont néanmoins rapportées ici les observations qui ne précisent pas si elles concernent le pendant ou l'après réalisation de l'ouvrage.

### **3.1 – Observations globales sur l'ensemble des travaux**

De manière générale, les observations portent sur les notions d'anticipation, de concertation, de garanties et de règlement d'éventuels contentieux. Des calendriers plus précis de travaux sont également sollicités. S'agissant des phases de chantier, la préservation d'un certain niveau de qualité de vie est rappelée en particulier par les riverains de l'avenue d'Italie ainsi que la concertation et l'information particulière pour les déviations locales de circulation. La pollution visuelle, sonore et chimique constitue un aspect important des interrogations du public. Des précisions sont demandées sur les installations de protection des sites, les vibrations et nuisances engendrées par les tunneliers et autres engins de chantier. L'évacuation et le traitement des déblais suscitent également de fortes inquiétudes ; la réutilisation éventuelle des déblais est aussi avancée.

La concertation locale avec les riverains est considérée comme une priorité, notamment sous la forme de comités de concertation par secteur (1.35.2, 15.444.1).

Des interrogations (6.17.8 à 6.17.13, 14.6.8, 14.4.6, 15.201.3, 15.404.1) portent sur l'anticipation de l'impact des chantiers sur les activités économiques présentes autour des futures gares, en particulier des difficultés potentielles de commerces et de services d'une part, et des nuisances de chantier, dont les poussières, d'autre part. Le processus de suivi de l'évolution des éventuels incidents durant et après les travaux fait l'objet d'interrogations (1.17.4).

Les chantiers doivent faire l'objet de plans de circulation temporaires adaptés dont il est demandé de préciser les dates d'élaboration (6.7.1). Une attention particulière doit être portée sur le maintien des circulations actives pendant les travaux (pistes et bandes cyclables, réalisation de déviations particulières pour cyclistes), à élaborer en lien avec des comités d'utilisateurs (15.159.1, 15.159.2, 15.159.3).

En résumé, il est mentionné que le respect de l'environnement et de l'écologie doit guider les différents acteurs du projet (15.109.2).

## **3.2 – A propos des bases de chantier**

### **3.2.1 – La base Jean-Prouvé**

Beaucoup d'observations (6.6.2, 6.8.2, 6.11.10, 6.11.11, 6.11.12, 6.17.13) portent sur les nuisances du chantier, les plans de circulation locaux et d'accès au chantier, les horaires d'activités...

Plus précisément :

- il est proposé (6.17.12) de limiter la circulation des camions entre 7 h et 20 h et de mettre en place un itinéraire bis de traversée de la ville, pour éviter la rue Paul Hochart,
- une association (15.413.1) demande des précisions sur les aires de stationnement des camions chargeant les déblais et livrant les voussoirs, la création de zone fermée et isolée est préconisée,
- il est souhaité (15.422.2) de connaître les niveaux sonores (jour et nuit) prévus et à ne pas dépasser, et d'être consulté sur l'implantation et l'efficacité des palissades antibruit,
- des interrogations (6.11.6, 6.17.14, 15.188.1, 15.412.1, 15.444.3) portent sur les dispositions adoptées pour les jardins familiaux, sur l'impact du chantier sur la crèche rue Ferrer à L'Haÿ (à 200 m de la base et ne figurant pas parmi les établissements sensibles identifiés) et l'école voisine, sur la nature et la position des protections d'insonorisation,
- le Président du Conseil départemental du Val-de-Marne demande que le Département soit associé à la définition de la bande convoyeuse, notamment au droit des Hautes Bruyères (14.6.9).

Des observations (6.11.7, 6.17.14, 15.444.3) rappellent au maître d'ouvrage la présence, à proximité du puits d'entrée du tunnelier, d'une canalisation d'eau potable, appartenant à la SAGP, allant vers le réservoir de la ville.

Des associations (6.6.1, 6.11.4, 6.17.16) s'interrogent sur les problématiques liées à l'implantation du puits du tunnelier dans une zone d'intérêt écologique. Il est mentionné en effet que cette zone est déclarée d'intérêt faible par le SRCE et moyen par le cabinet d'étude Biotope dans l'étude d'impact ; et elles s'interrogent sur l'éventuelle volonté de minimiser les impacts et les mesures compensatoires dans ce secteur. Une observation (6.17.7) sollicite expressément la reclassification de la zone J. Prouvé en trame verte après les travaux.

### **3.2.2 – La base Pont-de-Rungis**

Pour le puits de chantier de Pont de Rungis, le Président du Conseil départemental du Val-de-Marne (14.6.9) demande que les déblais soient évacués par fer.

## **3.3 – A propos des travaux aux gares**

Pour la phase travaux, les interrogations portent surtout sur les gares Maison-Blanche, avec la proximité d'immeubles de grande hauteur, et Chevilly-"Trois communes" compte tenu du quartier environnant (pavillons, écoles).

### **3.3.1 – A la gare Maison-Blanche-Paris XIII**

Une concertation avec les associations locales de copropriétaires et de locataires riverains pour la station Maison Blanche est demandée (1.9.2, 1.35.2, 15.260.2) avant et pendant les travaux.

Des intervenants (1.5.2, 1.6.2, 1.8.2, 1.27.1, 1.28.1, 1.31.1, 15.223.3) s'interrogent sur l'impact des travaux sur les fondations de la Tour Super-Italie en mentionnant les risques des tremblements et vibrations lors du chantier. Des observations (1.33.1, 1.33.2, 1.34.1, 15.130.1, 15.320.1, 15.326.1, 15.404.1, 15.430.2) portent sur la proximité immédiate de la Tour, la distance de 4 m est évoquée, le bruit du chantier en raison d'une façade mal isolée sur le plan phonique et l'éventuelle dangerosité du chantier, notamment une possible mise en vibration des fondations et du bâti. Une personne (15.337.1) demande que les nuisances de bruit soient maîtrisées pour que les appartements restent habitables. Certaines interrogations (15.326.2, 15.337.2) concernent l'impact des dispositions antibruit sur la luminosité dans les étages inférieurs.

D'autres (1.29.1, 15.408.1, 15.425.3) souhaitent s'assurer que toutes les garanties (études, avis d'experts) et les précautions ont été ou seront prises avant et pendant les travaux, pour éviter notamment les fissures sur la tour.

Des questions (1.16.3, 1.34.2, 15.271.1) sur les accès pompiers et aux parkings pendant les travaux ont été jugées sans réponse. A ce titre, une personne (15.429.1) demande de confirmer que la construction de la station Maison-Blanche se fera "couverture première". Une autre (1.17.1) apporte des éléments complémentaires quant au sous-sol et à l'hydrogéologie du tronçon entre l'atelier de Tolbiac et la gare Maison-Blanche.

Deux observations (1.17.2, 15.268.3) portent sur des dégâts potentiels à d'autres immeubles voisins du tunnel, en particulier sur la chaufferie de l'immeuble situé 22 rue Caillaux.

### **Une contre-proposition est présentée pour l'évacuation des déblais.**

Le président du conseil syndical de la Tour Super Italie (15.271.2), le syndic (15.404.2) et un habitant (15.417.7) proposent que l'évacuation des déblais se fasse par la Petite Ceinture par wagons ou tapis roulant jusqu'au quai de la Seine (à 2km) afin de réduire l'impact carbone du transport et la saturation des voies. L'un souligne que l'intérêt général doit primer sur les réticences de Réseau Ferré de France (RFF).

Un thème spécifique est la prise en compte des itinéraires cyclables pendant le chantier (15.159.3).

### **3.3.2 – A la gare Kremlin-Bicêtre Hôpital**

Une interrogation (15.186.2) porte sur le déroulement du chantier à la station Kremlin-Bicêtre-Hôpital. Une personne, habitant au 27 rue Gambetta au Kremlin-Bicêtre (2.10.3), souhaite identifier un responsable en cas de fragilisation de son habitation par les travaux.

### **3.3.3 – A la gare Chevilly-trois communes**

Les observations portent surtout sur la protection du groupe scolaire Lallier. Il est notamment préconisé de réaliser une étude acoustique pour déterminer le maintien ou non des classes élémentaires pendant les travaux et d'assurer la sécurité des trajets des enfants (15.422.9, 15.275.2).

De façon générale, les habitants :

- souhaitent connaître la nature des précautions qui seront prises (6.11.9) et demandent à en être informés le plus tôt possible par un plan de communication (15.422.3),
- demandent l'élaboration d'un plan de circulation du chantier (6.7.1),
- mettent l'accent sur l'obligation de la réfection de la rue P. Hochart en fin de chantier (15.422.4) et le nettoyage de la voirie (6.12.4) tout au long des travaux.

### **3.3.4 – Autres gares**

Les autres gares n'ont pas donné lieu à des observations sur la phase chantier de gares

## **3.4 – A propos des ouvrages annexes, puits et site de maintenance et de remisage**

Un opposant au projet (12.20.3) souligne l'incohérence de la construction d'un site de maintenance sur des terres agricoles de "premier ordre". Une observation (15.380.1) précise que les habitants de Morangis ne doivent pas seulement subir les nuisances du chantier, sans bénéficier d'une desserte.

Une question interroge sur la localisation des puits d'aération (7.23.1).

### **3.5 – A propos des tunneliers, vibrations et hydrogéologie**

S'agissant des tunneliers, les interrogations portent principalement sur les vibrations et les risques d'effondrement.

Des observations (6.3.1, 7.19.2, 15.401.1) souhaitent connaître l'impact des vibrations pour les habitants qui se trouvent au-dessus de la ligne, en particulier à Chevilly-Larue, ainsi que le diamètre du tunnel, l'inquiétude porte sur les dommages possibles à des pavillons, dus aux vibrations du chantier.

Une personne (2.8.2) sollicite des informations les plus précises possibles sur les nuisances matérielles comme sonores du passage du tunnelier sous une habitation dans une zone de carrières située rue Gambetta au Kremlin-Bicêtre. Une information préalable (2.9.2) aux travaux en sous-sol comme en surface (nuisances sonores, modification des axes routiers) à proximité du 39 rue Léo Lagrange au Kremlin-Bicêtre est sollicitée. Des inquiétudes (2.10.1, 2.10.2) sont soulevées par les vibrations occasionnées par les travaux, car les carrières sous des habitations au Kremlin-Bicêtre ne sont pas remblayées et une information la plus précise possible est demandée.

On rappelle (15.405.1) l'affaissement lors du percement de la ligne Météor (ligne 14).

Dans le domaine de l'hydrologie :

- le Maire de L'Haÿ-les-Roses (15.422.5) soulève les problèmes des nappes phréatiques, d'éventuels systèmes de pompage en cas de nécessité et de risques, même s'ils sont jugés faibles, liés à des communications entre nappes souterraines
- l'association des Castors (6.11.8) interroge sur les précautions prévues pour maîtriser les risques de modification des écoulements de l'aquifère de faible profondeur (il y a déjà eu des problèmes dans le passé : inondation de caves).
- un intervenant (1.17.1) souligne, entre l'atelier Tolbiac et la gare Maison-Blanche, la présence d'une nappe phréatique à moins 16 m, la pollution possible des sols liée à un ancien marché aux porcs, des infiltrations consécutives à des fuites d'eau ou du réseau CPCU, la présence de puits comblés le long de l'avenue d'Italie (non répertoriés sur la carte de l'IGC), des "tampons" sur la chaussée de l'avenue d'Italie ainsi que la découverte de vides souterrains lors de sondages.

Le Maire de l'Haÿ-les-Roses signale aussi que GRT gaz n'est pas mentionné comme concessionnaire à consulter obligatoirement alors qu'il existe une canalisation de gaz HP dont il faudra peut-être prévoir le dévoiement (15.422.6).

L'observation (15.444.5) sollicite la visite d'un chantier analogue.

### **3.6 – A propos des déblais : évacuation, traitement et réemploi**

De nombreuses observations, notamment dans le registre de L'Haÿ-les-Roses et dans le registre électronique, portent sur la gestion des déblais, leur évacuation, leur traitement, leur pollution, leur valorisation par un éventuel réemploi, le stockage des terres en attente et la sécurité particulière d'installations, notamment en fin de semaine. Il s'agit tant des bases de chantier que des gares.

La question de la saturation et des nuisances de la circulation est surtout évoquée. Il est demandé de ne pas transporter de déblais la nuit (6.18.2) et de privilégier le transport fluvial ou ferroviaire (5.2.8). L'impact des pollutions sonores et chimiques et les mesures à prendre font l'objet d'observations (6.11.16, 6.11.17, 6.11.19) tant sur le réseau local qu'autoroutier.

L'observation (15.412.1) soulève la question de la position des aires de stockage temporaire pour le week-end aux puits d'accès des tunneliers ou à l'extrémité du tapis roulant, et des nuisances éventuelles qui en découleront.

Le Maire de l'Haÿ-les-Roses (15.422.7) demande des informations sur l'outil de planification des mesures qui s'imposeront durant les phases de production et de transport des déchets, ainsi que leurs destinations finales. Une précision sur le qualificatif de "modéré" pour le stockage temporaire des terres évacuées est demandée par cette autorité (15.422.8).

La question de la réutilisation des déblais est évoquée, en particulier pour constituer un écran phonique le long de l'autoroute A6 ou la création d'un espace naturel (15.444.4). De même, une autre (15.411.1) invite à prolonger la butte existante dans le Parc des Hautes Bruyères (quartier Jardin Parisien), créer un ouvrage sur la partie large de la rue G. Péri le long du jardin du Panorama ou des murs antibruit sur les deux côtés de l'A6 au niveau Cachan / L'Haÿ / Villejuif. D'autres (6.11.13, 6.17.10) prônent un réemploi pour remettre en état la butte d'isolement entre l'A6 et le secteur des Castors.

Les Présidents des Chambres de commerce et d'industrie (CCI) Paris Ile-de-France, Essonne, Val de Marne (14.4.10) demandent que soit confirmée la diversification des modes d'évacuation des déblais en privilégiant la réduction des nuisances pour la circulation locale.

## 4 – LES OBSERVATIONS SUR L'EXPLOITATION DE LA LIGNE

### 4.1 – Sur les bruits, les vibrations, l'aération

Bruits et vibrations le long de la ligne en exploitation inquiètent tout au long du parcours, et plus particulièrement à Paris, avenue d'Italie (15.317.3, 15.417.5) et rue Caillaux (15.268.2), au Kremlin-Bicêtre dans une zone de carrière (2.8.2), à Chevilly-Larue (7.17.3, 7.20.2, 7.24.3, 15.405.2), à Rungis (8.2.3) ; essentiellement de la part de particuliers, mais aussi du Conseil départemental du Val-de-Marne.

Des précisions sont apportées (les rames rouleront plus vite qu'actuellement), des références sont citées (la ligne 7 actuelle s'entend).

Les inquiétudes se concrétisent en des formules telles que :

- quelle certitude a-t-on de l'absence de vibration et de bruit, à long terme ?
- un référé préventif s'impose, vis-à-vis du risque de dommage aux constructions existantes, des engagements précis sont souhaités,
- quels impacts sur les ouvrages d'assainissement (14.6.17) ?
- mettre en place des plaques antivibratoires,
- qu'une commission de suivi contrôle le respect des engagements (14.6.21).

### 4.2 – Sur le fonctionnement de la ligne

Deux thèmes principalement soulèvent des questionnements et des propositions, d'une part quant au risque de saturation de la ligne et à ses conséquences, d'autre part quant aux horaires de fonctionnement.

Dans une intervention de l'AUT-FNAUT (5.2.5, 5.2.6) il est souligné le risque de saturation de la ligne sur son tronçon central (40 000 voyageurs/heure de pointe) et, inversement, un risque d'offre surdimensionnée au Sud de Villejuif (Cf. 15 000 voyageurs/heure de pointe).

**Une proposition est formulée dans ce sens** : des services partiels aux heures de pointe renforçant la fréquence au Nord de Villejuif IGR, avec retournement de rames dans cette gare, ce qui peut éventuellement nécessiter des aménagements spécifiques.

D'autres observations s'inquiètent sur ce risque de saturation (15.162.2, 15.283.1). Par exemple (1.18.1), si un incident intervient en un lieu de la ligne, peut-on envisager une exploitation segmentée sur le reste de la ligne ? faut-il le prévoir dès la conception de la ligne ? l'atelier Tolbiac, avec la possibilité d'y assurer une voie d'évitement, peut-il servir à cela (15.257.1) ?

Une autre conséquence de la forte fréquentation attendue se trouve aux lieux de correspondance, tout particulièrement à Maison-Blanche : la différence de capacités entre la ligne 14 et les lignes tangentielles, notamment le tramway T3a, pourrait faire de la correspondance *"un vrai cauchemar"* aux heures de pointe (1.36.1). Et l'intervenant de conclure qu'il est nécessaire de prendre des mesures conservatoires pour envisager ultérieurement la réouverture de la Petite Ceinture pour soulager le T3a, et prévoir une correspondance directe avec la ligne 14.

Plusieurs observations soulèvent la question des horaires et de l'amplitude d'exploitation de la ligne 14 (2.11.5, 15.226.2, 15.343.2). La préoccupation exprimée est d'articuler les horaires de la ligne avec les besoins des entreprises et des salariés. La question concerne tout particulièrement le travail de nuit au MIN de Rungis et à l'aéroport d'Orly.

Concernant l'exploitation de la ligne, on note encore le regret qu'elle ne relie pas directement Orly à Roissy (15.132.2), ainsi qu'une interrogation sur la possibilité, en-dehors des heures de pointe, de prendre la ligne avec un vélo, comme sur le RER (15.165.2, 15.272.1).

## **5 – LES OBSERVATIONS SUR L'IMPACT SUR L'URBANISME, LE FONCIER ET LE BATI**

### **5.1 – Sur le développement territorial**

Sont évoqués ici : le développement économique et urbain induit par le projet, la volonté d'urbaniser autour des gares (selon qu'il y a ou pas un contrat de développement territorial), ainsi que la mise en compatibilité des PLU.

Les observations sont en nombre relativement limité (16 en tout). Elles mettent l'accent sur la création de commerces (3.2.3), le développement des activités (11.2.3, 14.4.8, 15.40.1), la redynamisation de territoires (12.3.3, 15.1.2), la création d'emplois (15.19.2).

Une interrogation sur les études socioéconomiques : *"sont-elles trop optimistes"* ? (6.17.3) On s'interroge par exemple sur la synergie entre la SGP et les municipalités concernées, par exemple à l'Hay-les-Roses (6.4.1) notamment sur le thème de la densification à laquelle il faut s'attendre (611.3, 12.4.2).

Le Maire de Chevilly-Larue fait observer que des opérations d'aménagement sont déjà prévues : ZAC A. France, ZAC Triangle des Meuniers (14.2.2) et rappelle le projet de création d'une Cité de la Gastronomie (14.2.3).

Enfin il est noté l'effet positif de désenclavement (12.5.4, 12.12.2, 15.14.1).

Il s'agit là d'arguments sur lesquels s'appuient beaucoup des intervenants qui demandent la création d'une gare à Morangis, vis-à-vis non seulement de cette commune mais aussi des communes voisines et du développement de tout le Nord Essonne.

Par ailleurs, pour ce qui concerne la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU) avec le projet, il n'y a pas eu d'observation.

### **5.2 – Sur la décote et la surcote des terrains**

Ce thème a recueilli une dizaine d'observations.

Seuls les abords de la station Maison-Blanche ont donné lieu à une crainte exprimée quant à la dépréciation du patrimoine (15.260.1).

Ailleurs, surtout aux abords des gares, les intervenants s'attendent à une surcote de leur bien immobilier ou foncier. L'un pour s'en réjouir (15.310.1), davantage pour s'attendre à une spéculation foncière (12.20.4) et pour exprimer la nécessité de "maîtriser" les coûts fonciers (6.17.20, 15.27.3, 15.118.2), avec mise en place d'un observatoire foncier.

Trois personnes ont exprimé leur étonnement et leur inquiétude d'avoir reçu le 29 juin 2015, donc pendant l'enquête, un courrier de la RATP évoquant une négociation à l'amiable pour l'acquisition de leur maison (2.7.1, 2.8.1, 2.9.1), sans en avoir été prévenues préalablement par la SGP. La commission d'enquête souhaite en savoir davantage sur l'objet de ces acquisitions.

### **5.3 - Sur les risques de dommage**

Les risques de dommages, en revanche, soulèvent des inquiétudes et des questionnements, tout particulièrement sur les secteurs de l'avenue d'Italie, de l'Haÿ-les-Roses et de Chevilly-Larue. Ce sont :

- d'éventuelles fragilisations des pavillons (6.12.5, 7.20.2),
- les garanties (7.11.2, 7.14.2, 7.19.3) ou les mesures en cas de sinistre (7.21.4),
- le souhait de précautions en amont, et la prévision des expertises avant travaux (7.20.1),
- avoir l'assurance que toutes les garanties (études, avis d'experts, ...) et les précautions ont été prises ou seront prises avant et pendant les travaux, pour éviter les fissures sur les constructions, notamment sur la tour Super-Italie (1.29.1, 15.408.1, 15.425.3).

## **6 – LES OBSERVATIONS SUR LE FINANCEMENT DU PROJET ET SUR SES ASPECTS SOCIOECONOMIQUES**

### **6.1 – Sur les coûts et le financement**

Les observations portant sur ce thème sont limitées : environ une quinzaine.

Une personne au nom du groupe "Gauche citoyenne, militante et écologique" (6.17.2) sollicite des informations complémentaires sur la fiabilité de l'évaluation sommaire des coûts. En complément, elle (6.17.3) souligne que les études socioéconomiques sont jugées trop optimistes et s'interroge sur leur fiabilité. Une observation (12.20.2) évoque la sous-estimation des coûts, notamment des emprunts et de fonctionnement, d'une part, et la surestimation des prévisions de trafic, d'autre part ; elle met en doute la possibilité de financer un tel projet.

La nécessité de respecter les coûts et d'éviter les mauvais exemples de chantiers publics est rappelée (15.135.3). Une remarque (1.11.3) note que les coûts sociaux liés aux nuisances des travaux sont à prendre en compte. Les Présidents des Chambres de commerce et d'industrie (CCI) Paris Ile-de-France, Essonne, Val de Marne (14.4.3) souhaitent s'assurer que le financement est bien sécurisé sans accroître la contribution des entreprises.

Une observation (15.296.1) considère que la priorité doit être donnée à la modernisation du réseau existant, notamment au matériel roulant, si les moyens financiers sont insuffisants. De même, une autre remarque (15.132.2) précise que le réseau existant devrait être modernisé en parallèle, en termes de sécurité ou d'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Un intervenant (15.296.2) considère qu'il faut privilégier les prolongements des lignes 14 et 17, moins coûteux que les lignes 15 et 16.

De manière plus précise, des observations abordent certains coûts particuliers :

- pour la gare Maison-Blanche, des observations (15.271.1, 15.338.4) prônent de prendre en compte les coûts d'un rabattement par l'emprise de la Petite Ceinture, et l'entretien onéreux d'une verrière, très contestée par ailleurs,
- le Maire de L'Haÿ-les-Roses demande une évaluation, avant les travaux, du coût des mesures de la gestion des déblais (15.422.7),
- pour appuyer la demande d'une gare à Morangis, il est considéré (15.339.1) que son coût sera faible par rapport aux avantages notamment écologiques et que des parkings y seraient peu coûteux à aménager (15.354.2),

- une observation (15.144.2) porte sur l'évaluation du coût du prolongement de la ligne 10 jusqu'à Ivry pour soulager la potentielle saturation de la ligne 14.

**Sur les aspects financiers, des contre-propositions sont formulées :**

- un groupe (6.17.4) propose de reprendre la méthodologie détaillée et de distinguer les gains liés à la "périurbanisation évitée" et les gains environnementaux.

- un intervenant (15.169.2) propose d'examiner la différence du coût entre l'installation d'une station Place de Rungis, (considérée comme plus chère) et celui des rabattements et/ou du prolongement de la ligne 5, un ordre de grandeur de cette différence serait utile ; il propose (15.169.4) d'intégrer dans le budget du projet le coût du transport hectométrique sur l'emprise de la Petite Ceinture entre la station Poterne des Peupliers du tramway T3a et la station Maison-Blanche.

- pour appuyer la demande d'une gare à Morangis, une observation (15.208.2) propose que soit établi un projet complémentaire et qu'un financement soit envisagé avec les collectivités concernées.

## **6.2 – Sur les bénéfices conventionnels**

Environ 120 observations exprimant explicitement un avis favorable sur le projet sont accompagnées de commentaires qui portent sur les bénéfices conventionnels directement liés au système de transport : gains de temps (notamment pour accéder à l'aéroport d'Orly ou à Paris), maillage et interconnexion internes à la banlieue, soulagement d'autres lignes du réseau francilien, confort accru. Une trentaine d'autres citent aussi des bénéfices conventionnels indirects, tels que moindre pollution due à la circulation automobile (bruit, sécurité, bilan carbone).

Ces interventions s'accompagnent toutefois de points de vigilance tels que :

- assurer du stationnement sécurisé pour vélos aux gares (15.207.1, 15.266.1),
- éviter la pollution lumineuse que constituerait une verrière à la gare Maison-Blanche (15.213.1),
- réduire le risque de vibrations par des plaques antivibratoires (1.10.1, 15.268.2),
- accompagner le projet par des écrans antibruit le long d'A6 à l'occasion du chantier (6.11.13, 6.17.10, 15.411.1, 15.444.4)

De nombreuses interventions prônant une gare à Morangis soulignent les bénéfices que celle-ci pourrait apporter à ce bassin d'habitations, en termes de gain de temps et de réduction de la circulation automobile sur l'A6 et la N7.

## **6.3 – Sur les externalités**

Une vingtaine d'observations exprimant explicitement un avis favorable sur le projet sont accompagnées de commentaires qui portent sur les externalités telles que la création d'emplois liés à la construction du projet, l'amélioration de la desserte des différents importants pôles d'emplois (Orly, MIN de Rungis, ...) et des grands équipements hospitaliers et de recherche (Kremlin-Bicêtre, IGR), une contribution à l'ajustement entre population active et emplois offerts.

Ces interventions s'accompagnent toutefois de points de vigilance tels que :

- un dirigeant d'entreprise (8.2.1) s'inquiète sur la pérennité de son établissement dans le cadre de la mutation du centre routier à côté du MIN,
- le Conseil départemental du Val-de-Marne (14.6.18) demande que les marchés de travaux intègrent des clauses sociales d'insertion et soient accessibles aux PME locales,
- une question (15.135.1) est l'adaptation des horaires de fonctionnement de la ligne à ceux des emplois du secteur, notamment les emplois nocturnes,
- une inquiétude porte sur l'effet du projet sur l'augmentation des prix fonciers et ses conséquences sur l'habitat social (15.118.2),
- inversement, une autre inquiétude est la dépréciation du patrimoine (15.260.1) et une perte de jouissance pendant les travaux,

- les présidents de Chambres de commerce et d'industrie (14.4.8) soulignent une nécessaire coordination du projet avec les projets de développement économique et de logement, tels que définis dans le CDT Campus sciences et santé et dans le CDTI du Grand Orly.

## **7 – LES OBSERVATIONS SUR LE DOSSIER ET SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

### **7.1 – Sur la présentation et le contenu du dossier**

Si une observation (2.9.4) souligne que *"les documents présentés dans l'enquête sont très bien réalisés et très explicites"*, quelques autres, en revanche expriment des reproches et/ou des interrogations :

- le dossier n'est pas daté (13.1.1),

- les données démographiques utilisées sont anciennes, antérieures à 2009 (7.21.7) ; c'est ainsi que le taux de logements sociaux à Chevilly-Larue est indiqué de 32 % (page 35 du document G.4) et de 37 % (page 36), alors que selon l'APUR il était de 42,6 % au 01/01/13 ; la SGP prévoit-elle *"d'actualiser ces données de référence pour peaufiner l'équilibre du projet global ?"*

- des constructions récentes n'apparaissent pas sur les plans (7.21.8) ; *"ne risque-t-on pas d'avoir des surprises désagréables ?"*

- pourquoi la crèche rue Ferrer à L'Haÿ, à 200 m de la base de chantier Prouvé, ne figure-t-elle pas dans la liste des établissements sensibles (15.188.1) ?

- les mesures de protection contre les nuisances de la base de chantier J. Prouvé doivent être anticipées et auraient dû être présentées au cours de l'enquête.

- enfin, une personne se plaint (15.367.1) de ne pas avoir obtenu de l'information sur l'impact du projet sur le 3 rue Pierre Sémard au Kremlin-Bicêtre.

### **7.2 – Sur le déroulement de l'enquête**

La Communauté d'agglomération "Les Portes de l'Essonne" regrette de ne pas avoir été associée à l'enquête publique, et l'absence de permanence dans ses locaux (14.3.1).

L'association "Les Castors du Jardin Parisien" considère que les réunions publiques, au nombre de deux, sont insuffisantes et que les documents sont *"totalement inaccessibles au plus grand nombre"*. (6.11.1).

## **8 – LES OBSERVATIONS NE CONCERNANT PAS DIRECTEMENT LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14**

### **8.1 – Sur la tarification**

Quelques observations ont été portées sur les registres, qui ne concernent pas directement la ligne 14, mais d'autres aspects du système de transports francilien et ses projets et que la commission d'enquête a souhaité néanmoins mentionner.

Une observation interroge sur la tarification qui sera appliquée à la ligne 14 (15.343.5). Quatre autres interrogent plus généralement sur les tarifs appliqués en Ile-de-France (15.140.3, 15.256.2, 15.361.3) et sur le cas particulier d'Orlyval (15.75.2).

## **8.2 – Sur d'autres tronçons et lieux du réseau francilien**

D'autres observations concernent d'autres tronçons du réseau francilien et notamment du Grand-Paris-Express, et d'autres territoires que celui desservi par la ligne 14. Ce sont :

- la ligne B du RER et ses prévisions de trafic (5.2.7, 15.458.1),
- la ligne C du RER à rénover (15.345.2) et sa correspondance à Bibliothèque François Mitterrand (15.409.3),
- Orlyval (5.2.9),
- la ligne 15, sa gare à Villiers (15.119.1), celle à Villejuif Louis Aragon (15.167.1), celle à Châtillon-Montrouge (15.180.1), sa réalisation (15.349.3), sa programmation ainsi que la ligne 16 (15.296.2),
- la ligne 18, sa correspondance avec le RER B (15.75.1) et ses caractéristiques (15.133.1),
- la desserte de territoires, à savoir Créteil (15.265.1), l'Est du Val-de-Marne (15.346.1), les 13°, 14°, et 15° arrondissements de Paris (15.300.1).

## **9 – PRINCIPALES OBSERVATIONS FAITES PAR LE PUBLIC LORS DES REUNIONS PUBLIQUES D'INFORMATION ET D'ECHANGE**

Au cours des deux réunions publiques d'information et de concertation tenues respectivement le 25 juin 2015 à Chevilly-Larue et le 29 juin à Paris 13°, les questions posées par le public ont confirmé les observations déposées dans les registres. Elles témoignent d'une forte sensibilité aux modalités d'exécution du projet et sur quelques unes de ses caractéristiques, non d'une mise en cause du bien fondé du projet. Les interrogations et inquiétudes portent surtout sur les **phases de travaux**, ses nuisances telles que bruit, poussières, flux de camions, accessibilité maintenue ou non des immeubles proches, ... et ses **impacts possibles sur le bâti** environnant. Les lieux les plus cités sont la gare Maison-Blanche, la base de chantier Jean Prouvé à L'Hay-les-Roses, les gares Chevilly-"Trois communes" et Kremlin-Bicêtre-Hôpital. Les deux réunions publiques ont aussi confirmé la forte demande du public pour des **échanges d'informations** et pour de la **concertation** pendant la mise au point du projet et son exécution, et ce à une échelle locale.

De plus, quelques points ont été soulevés, moins ou pas évoqués dans les registres. Il s'agit principalement des points suivants :

- la crainte que le secteur autour de la gare Chevilly-"Trois communes" ne connaisse un **phénomène de "centrifugeuse sociale"** entraînant les départ des actuels habitants au profit d'immeubles plus luxueux ; cette observation soulève la question de l'évolution des valeurs foncières et leur impact sur le maintien d'habitat social ;
- une interrogation sur le devenir des maisons à **l'Ouest de la station Chevilly-"Trois communes"** qui semblent remplacées par des immeubles dans un des documents du dossier d'enquête ;
- une question sur **l'accompagnement des activités** qui connaîtraient des difficultés économiques dues aux chantiers ;
- une interrogation : pourquoi l'idée d'utiliser l'emprise de la petite ceinture pour ouvrir un **nouvel accès piéton** à la gare n'a-t-elle pas été retenue ?
- une question sur les **liens et implications** entre la Société du Grand Paris et Paris-Métropole, notamment en matière d'urbanisme autour des gares ;
- le souhait de connaître le nom des **architectes** désignés pour les gares du projet ;
- les conséquences éventuelles du chantier du prolongement de la ligne 14 sur **l'exploitation de la ligne 7** ;
- une interrogation sur le nombre d'**escaliers mécaniques** mis en place, face aux risques de panne.

## 10 – QUESTIONS COMPLEMENTAIRES POSEES PAR LA COMMISSION D'ENQUETE

Suite à l'analyse du dossier, la commission d'enquête demande aussi au maître d'ouvrage des réponses et des précisions pour les questions suivantes, complémentaires à celles soulevées par le public.

### >> Concernant les caractéristiques du projet

> **Pour la sécurité** en section courante, quels sont les aménagements dans le tunnel qui permettront à des passagers de rejoindre un puits de secours selon la circonstance (panne, incendie, attentat, ...) ?

> **Gare MIN-Porte de Thiais** : quelles sont les contraintes qui imposeraient une implantation parfaitement Nord-Sud, alors qu'un pivotement de quelques degrés dans le sens trigonométrique autoriserait un tracé qui serait plus à l'Ouest à Chevilly-Larue et plus rectiligne pour rejoindre la gare Pont-de-Rungis ?

> **Gare Pont-de-Rungis** : c'est apparemment la seule gare de correspondance entre deux modes ferrés où la correspondance ne se fait pas en site fermé, mais nécessite de passer par l'air libre ; un site fermé est-il envisageable, principalement pour le confort des voyageurs ?

> **Hypothèse d'une gare à Morangis** : elle fait l'objet d'une forte demande tant du public que de plusieurs collectivités territoriales. Les questions que pose la commission à la SGP sont les suivantes :

- pour quelles raisons, techniques, financières, ou autres, n'a-t-elle pas envisagé une gare à Morangis, alors qu'une voie est prévue jusqu'au SMR ?

- la SGP est-elle en mesure de donner un ordre de grandeur de coût pour une gare aérienne ou une gare souterraine réalisée simultanément au reste du projet ?

- est-elle en mesure de fournir une estimation de la fréquentation potentielle d'un tel tronçon supplémentaire ?

- quelles pourraient être des mesures conservatoires et leur surcoût pour permettre ultérieurement : soit une gare entre Orly et le SMR, soit le prolongement de la ligne vers le Sud à partir d'un embranchement entre Orly et le SMR qui se ferait sur la ligne 14 ou sur la ligne 18 ?

### >> Concernant d'autres thèmes

> **Gare Maison-Blanche** : quel est le statut foncier actuel du jardin situé au pied de la tour Super-Italie ?

> **Ouvrages annexes d'aération et de secours** : quels sont leurs emplacements potentiels, leurs impacts fonciers ? quelles orientations ont guidé le choix de leurs implantations ?

> **En phases travaux puis exploitation**, quelle sera la procédure de référés préventifs puis d'éventuels contentieux en cas de désordres occasionnés par le chantier ou l'exploitation ?

> **Quelles seront les dispositions adoptées pour la concertation avec le public** en général, les riverains en particulier, les associations, les collectivités locales pendant la phase étude puis la phase chantier ; et quelles seront notamment la composition et la périodicité des comités de chantier ?

> **Bases de chantier** : le choix a été fait d'une base double sur le site Jean Prouvé, et d'une base simple à Pont-de-Rungis. L'hypothèse a-t-elle été étudiée d'une base double à Pont-de-Rungis et d'une base simple à Jean Prouvé ? Cette solution aurait réduit les nuisances dans une zone habitée pour en reporter sur un site moins sensible, où, de plus, un volume plus important de déblais pourrait davantage justifier le recours à une évacuation par la voie ferrée ?

> **La SGP a présenté l'évaluation socioéconomique** du programme GPE et du prolongement de la ligne 14 selon une méthode innovante. Le STIF a demandé à la SGP qu'en complément, soit établie une évaluation selon la méthode francilienne. Celle-ci, en effet, ne retient que les gains conventionnels (gains de temps des anciens et nouveaux utilisateurs),

les gains environnementaux (bruit, pollution, gaz à effet de serre, sécurité) et des gains de confort et de régularité, mais non les externalités indirectes (effet sur l'urbanisation et la réallocation de l'emploi). La SGP compte-t-elle répondre à cette demande ?

Le taux de rentabilité interne calculé par la SGP selon sa méthode, apparaît à 9,6 ou à 11,9 % selon le prise en compte ou non du coût d'opportunité des fonds publics (COFP) ; comment se situe-t-il par rapport à d'autres projets franciliens ?

# F - MEMOIRE EN REPONSE DE LA PART DU MAITRE D'OUVRAGE DU PROJET ET APPRECIATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La SGP a formulé son avis et ses commentaires vis-à-vis du procès-verbal de synthèse ci-dessus en un mémoire en réponse remis à la commission d'enquête le 6 octobre 2015. Ce document figure dans le tome 3 (annexes), tel qu'il a été remis à la commission ; il reprend les thèmes du procès-verbal de synthèse. Dans le présent chapitre, ce mémoire est découpé par thèmes et accompagné à chaque fois par l'appréciation de la commission sur chacun des avis et commentaires de la SGP.

Pour chacun des thèmes et sous-thèmes figurent :

**1** a) Rappel synthétique des observations du public

**b) Réponse de la SGP**

**c) Appréciation de la commission d'enquête**

Le rappel des observations du public est ici synthétique. Le détail figure ci-dessus en partie D (dépouillement exhaustif des observations) et en partie E (analyse des observations du public : procès-verbal de synthèse).

## **Thème 1 : Les observations globalement favorables ou défavorables**

*La formulation même de ces observations n'appelait pas de réponse de la part de la SGP.*

## **Thème 2 : Le système de transport**

### **2.1. Positionnement des gares**

#### 2.1.1 La gare de Maison-Blanche-Paris 13°

**1** a) Rappel synthétique des observations du public

Diverses interrogations sur le choix d'**autres localisations**.

**b) Réponse de la SGP**

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

L'implantation de la gare de Maison Blanche Paris XIII du côté des numéros pairs de l'avenue d'Italie au niveau du Jardin du Moulin-de-la-pointe a été envisagée dans les premières études en 2011.

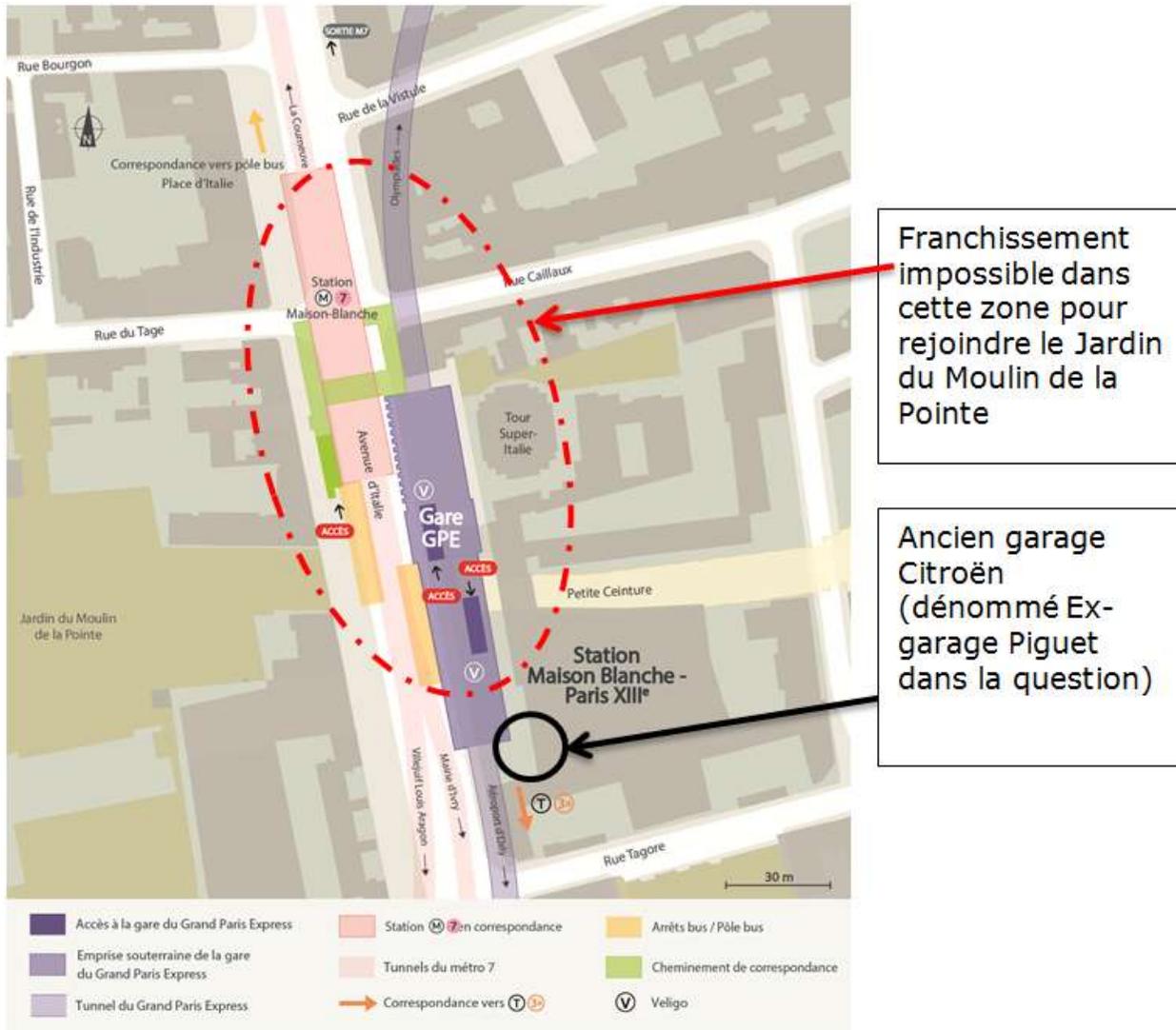
Celles-ci ont conclu à l'impossibilité technique de raccorder une gare située côté ouest de l'avenue d'Italie au tunnel existant, laissé en réservation pour le prolongement à venir. En effet, des mesures conservatoires avaient été prises lors de la réalisation du projet Météor (Ligne 14 actuelle) en prolongeant le tunnel sur environ 175 m au-delà de l'atelier Tolbiac National 2 situé en arrière gare d'Olympiades. Cette extension a une profondeur analogue à celle de la gare Maison Blanche L7 existante et de son tunnel de sortie plus au sud.

Cela rend le franchissement de la ligne 7 dans cette zone incompatible avec les rayons de courbures et les pentes maximales admissibles par le matériel roulant de la ligne 14 actuel et futur.

Ainsi, la gare et le tunnel projeté L14 doivent rester du côté est de la ligne 7 sur une longue distance pour s'approfondir suffisamment avant de passer sous la ligne 7 au niveau de la fourche vers Villejuif Louis Aragon ou Mairie d'Ivry, et avec une

distance entre tunnels qui garantisse leur stabilité au moment du creusement puis en exploitation. Cette disposition est la seule à même d'assurer une continuité de service indispensable sur la ligne 7.

Enfin, la Société du Grand Paris confirme que la partie sud de la station Maison-Blanche Paris XIII est bien située devant l'ancien garage Citroën (dénommé ex-garage Piguet dans la question).



**c) Appréciation de la commission d'enquête**

La commission prend acte des données concernant l'implantation optimale de la ligne 14, par rapport aux contraintes géométriques et techniques et aux performances d'exploitation future recherchées (Cf. rayons de courbure et pentes).

**Quatre contrepropositions :**

**2 a) Rappel synthétique des observations du public**

Contreproposition : station place de Rungis

**b) Réponse de la SGP**

**Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Le scénario d'implantation dans le quartier de Place de Rungis a été étudié dès les études de faisabilité en 2011. Les

éléments d'analyse comparative avec le scénario Maison Blanche ont été synthétisés dans la pièce D du dossier de déclaration d'utilité publique au paragraphe 4.1.

En complément des informations communiquées dans le dossier de DUP, il faut souligner que dans le scénario « Place de Rungis » :

- ✓ Le débranchement du tunnel en arrière gare d'Olympiades est très complexe à réaliser car la construction de cet ouvrage situé sous la rue de Tolbiac depuis la surface impacterait significativement cet axe très fréquenté. De plus, ce débranchement se situerait aussi à proximité de la zone de retournement des trains de la ligne 14 existante en arrière gare d'Olympiades, ce qui perturberait significativement l'exploitation globale de la ligne 14. Nous rappelons que le service voyageur doit être maintenu pendant toute la durée des travaux ;
- ✓ Le tracé du tunnel serait globalement rallongé de 600m par rapport au scénario Maison Blanche. Ces 600m résultent de la différence entre 1000m de tunnel supplémentaires desquels sont déduits les 400m de tunnel existants en cul-de-sac en arrière gare d'Olympiades. Outre le coût de ce linéaire supplémentaire de tunnel, l'allongement des intergares entre Olympiades et Kremlin Bicêtre Hôpital se traduirait aussi par un accroissement du temps de parcours des trains qui pénalise la vitesse commerciale et plus généralement l'efficacité du système de transport. Cet allongement fait aussi augmenter les coûts d'exploitation et les coûts de maintenance de la ligne. L'achat de rames supplémentaires serait aussi à prévoir pour maintenir la fréquence de 85 secondes entre deux trains à l'heure de pointe ;
- ✓ Le contexte géotechnique du sous-sol environnant la place de Rungis est très difficile car composé de couches de terrain de qualité médiocre. De plus, la présence sur le tracé de bâtiments multi-étagés sur fondations profondes (du fait du mauvais terrain) obligerait à approfondir sensiblement le tunnel et consécutivement la gare Place de Rungis jusqu'à 42m (voir schéma ci-après). Une étude de tracé de voies a aussi montré que cet approfondissement aurait une répercussion jusque sur la gare du Kremlin Bicêtre Hôpital (passage de -26m à -36m) ; De plus, l'implantation de la gare Place de Rungis imposerait une correspondance dégradée avec le T3 par rapport à celle prévue à Maison Blanche Paris XIII et plus globalement aurait un potentiel de desserte minoré (voir réponse suivante).



Le scénario qui a été retenu est le tracé passant par la gare de Maison Blanche. Il est en effet plus favorable que le scénario place de Rungis sur la quasi-totalité des critères de comparaison, en particulier la connectivité au réseau de transport ferré existant, la longueur du tracé, l'exploitation du réseau et les coûts. Il est à noter que la méthode de comparaison et les critères retenus pour cette analyse ont été approuvés de façon indépendante par la Syndicat des Transport d'Ile-de-France (STIF) en sa qualité d'autorité organisatrice des transports.

A propos de l'implantation d'une galerie marchande, aucune programmation de ce type n'est prévue par la Société du Grand Paris autour de la gare de Maison Blanche Paris XIII. Les programmations d'aménagement ou de renouvellement urbain

autour des gares du Grand Paris relèvent des compétences de la commune ou communauté de communes. La société du Grand Paris accompagne ces initiatives en articulant au mieux son projet de transport le cas échéant.

Deux questions abordent le prolongement de la ligne 5. Il convient de préciser que d'un point de vue juridique, les dessertes et emplacements des stations du RTPGP ont fait l'objet d'un débat public et le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a fixé ces caractéristiques. La création ou le déplacement d'une station, l'ajout ou le prolongement d'une nouvelle ligne devra donner lieu à une modification du schéma d'ensemble. La loi du 7 août 2015 est venue ajouter un article 3-1 dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ; cet article permet de modifier le schéma d'ensemble dès lors que les évolutions envisagées le remettent en cause dans ses caractéristiques principales. C'est toutefois une procédure lourde qui nécessite de recueillir à nouveau l'avis des personnes publiques associées ainsi que celui du public. Sa mise en œuvre aurait donc forcément un impact sur le calendrier de réalisation du projet et ne permettrait pas le respect des échéances actuellement prévues. Pour cette raison notamment, aucune modification du schéma d'ensemble n'est envisagée à l'heure actuelle.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission d'enquête estime que les informations présentées consolident le tracé retenu en termes de connectivité, de continuité du service rendu actuel, ainsi que de coûts de construction et d'exploitation.*

## **3 a) Rappel synthétique des observations du public**

Contreproposition : station **Porte d'Italie**.

### **b) Réponse de la SGP**

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Le choix de réaliser la station Maison Blanche s'inscrit dans la continuité du débat public et du schéma d'ensemble du Grand Paris Express, qui a affirmé cette station initialement retenue à titre conservatoire. C'est lors du débat public de 2010 que le besoin d'une station supplémentaire dans le XIII<sup>e</sup> arrondissement a émergé, avec l'objectif d'améliorer et d'étendre la desserte en transports en commun des quartiers d'habitat dense du sud de Paris.

Les études ont montré que le positionnement de Maison Blanche-Paris XIII<sup>e</sup> permettait de desservir le plus d'habitants et d'emplois du 13<sup>e</sup> arrondissement – 50 000 à 600 mètres et 90 000 à 800 mètres – tout en permettant de rejoindre facilement la ligne 7 et le T3 avec des gains de temps de 5 à 15 min pour les val-de-marnais. Cette implantation est donc le meilleur compromis au regard de l'ensemble des critères d'appréciation validés par le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF). De plus, il sera possible de rejoindre le tramway depuis Maison Blanche-Paris XIII<sup>e</sup> en 4 minutes environ, en parcourant 250 mètres sur l'avenue d'Italie ; ce parcours pourra être encore amélioré avec le retournement vers le sud d'un escalier (prévu vers le nord de l'avenue en études préliminaires). Cette variante est traitée dans les études d'avant-projet en cours.

Ce tracé passant par Maison Blanche permet aussi une réutilisation des infrastructures souterraines existantes au sud de la station Olympiades et il est le plus direct vers la gare Kremlin-Bicêtre Hôpital imposée à l'ouest du complexe hospitalier par le schéma d'ensemble.

Le tracé pour une implantation proche de Porte d'Italie aurait imposé une station vers l'îlot Paul Bourget et non à la Porte d'Italie même. En effet, les contraintes en sous-sol liées aux existants (bâties et ligne 7) dans cette zone ne permettent pas de relier la Porte d'Italie au CHU du Kremlin Bicêtre par l'ouest. De plus, le positionnement dans l'îlot Paul Bourget aurait conduit à une gare compliquée à réaliser, profonde et éloignée du T3 (temps de correspondance de plus de 7 min).

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission d'enquête considère que les données de la SGP permettent de justifier le compromis retenu dans le projet, en fonction notamment des aspects techniques de construction et du bassin de desserte.*

## **4 a) Rappel synthétique des observations du public**

Contreproposition : station **côté Ouest de l'avenue d'Italie**.

### **b) Réponse de la SGP**

**Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Cette question a déjà fait l'objet d'une réponse au début de ce paragraphe 2.1.1.

**c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission d'enquête constate que les études techniques ne permettent pas de retenir cette contre-proposition.*

**5 a) Rappel synthétique des observations du public**

Contreproposition : station devant les terrains "Pujet".

**b) Réponse de la SGP**

**Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

La Société du Grand Paris n'a pas été en mesure d'identifier le terrain Pujet en question. Si toutefois, cette personne se référerait à l'ancien garage Citroën dont le propriétaire est la SCI PIGUET, la réponse a été donnée ci-dessus.

**c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission d'enquête prend acte de cette réponse.*

2.1.2 à 2.1.4 : pas d'observations de la part du public sur le positionnement des gares de Kremlin-Bicêtre-Hôpital, Chevilly-Trois communes et MIN-Porte de Thiais et pas d'avis-commentaires de la SGP.

2.1.5 La gare Pont-de-Rungis

**X a) Rappel synthétique des observations du public**

Desserte du MIN ? Correspondance avec le RER C.

**b) Réponse de la SGP**

**Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

La gare Pont de Rungis ne desservira pas le Marché de Rungis, car c'est la gare M.I.N Porte de Thiais qui jouera ce rôle. En effet, cette dernière est située devant le péage principal du Marché d'Intérêt National de Rungis (M.I.N) et à proximité de ses locaux administratifs. Cette implantation comporte une double émergence de part et d'autre des voiries existantes, permettant ainsi de créer une excellente correspondance avec le T7 et le TVM, de desservir les quartiers de Chevilly-Larue au nord ainsi que la zone d'emploi du M.I.N et la future Cité de la Gastronomie au sud.

Afin de garantir une correspondance directe entre la gare GPE et le RER C, le projet de gare à Pont de Rungis prévoit la réalisation d'une traversée piétonne en surface entre le bâtiment voyageur du RER C existant et l'actuel parking sur lequel sera implantée la gare. De plus, l'émergence de la future gare GPE de Pont de Rungis intègre un accès tourné vers le nord pour permettre cette connexion lisible et qualitative en surface avec la gare du RER C. Ainsi, le temps de correspondance quai à quai entre la ligne 14 et le RER C sera de l'ordre de 4 minutes. Le nouvel aménagement urbain autour de la gare GPE, piloté par l'EPA ORSA, sera aussi l'occasion de créer une trame viaire facilitant l'accès des riverains à cette gare GPE et au RER C, notamment ceux de la Cité Jardin voisine.

La conception de la gare prend en compte la perspective d'accroissement de la fréquence du RER C.

**c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de cette réponse.*

2.1.6 La gare Aéroport d'Orly

**X a) Rappel synthétique des observations du public**

Positionnement de la gare prévue non remis en cause, mais des observations du public (peu nombreuses sur le sujet) demandent si une **deuxième station** ne serait pas possible, et pourquoi la zone SILIC n'est pas desservie.

## b) Réponse de la SGP

### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Lors de comités de pilotage auxquels participent les élus du Val-de-Marne et de l'Essonne ainsi que les partenaires locaux et institutionnels (Aéroports de Paris, Syndicat des Transports d'Île-de-France,...), le choix a été fait d'implanter une gare au centre de gravité des principaux flux de l'aéroport, entre les terminaux Ouest et Sud. De plus, la gare aura un accès direct dans le futur terminal de jonction des deux terminaux Ouest et Sud.

Les dessertes et emplacements des stations du RTPGP ont fait l'objet d'un débat public et le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a fixé ces caractéristiques. La création ou le déplacement d'une station, l'ajout ou le prolongement d'une nouvelle ligne devra donner lieu à une modification du schéma d'ensemble. La loi du 7 août 2015 est venue ajouter un article 3-1 dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ; cet article permet de modifier le schéma d'ensemble dès lors que les évolutions envisagées le remettent en cause dans ses caractéristiques principales. C'est toutefois une procédure lourde qui nécessite de recueillir à nouveau l'avis des personnes publiques associées ainsi que celui du public. Sa mise en œuvre aurait donc forcément un impact sur le calendrier de réalisation du projet et ne permettrait pas le respect des échéances actuellement prévues. Pour cette raison notamment, aucune modification du schéma d'ensemble n'est envisagée à l'heure actuelle.

Par ailleurs, la zone d'activité SILIC est déjà desservie par le tramway T7 en correspondance très efficace avec la ligne 14 à la gare M.I.N porte de Thiais (temps de parcours quai à quai de 3 minutes). Une correspondance est également prévue avec le T7 à la gare Aéroport d'Orly.

### c) *Appréciation de la commission d'enquête*

*La commission prend acte de cette réponse. Elle considère qu'une gare entre les deux terminaux est un choix judicieux dans le cadre global de l'évolution de l'aéroport.*

## 2.1.7 La demande d'une gare supplémentaire à Morangis

### **X** a) **Rappel synthétique des observations du public**

Cette demande a été faite dans un **grand nombre d'observations** écrites émanant du grand public, et des instances officielles .

La commission a souligné ce fait par une demande complémentaire d'informations (Cf. ci-après thème 10).

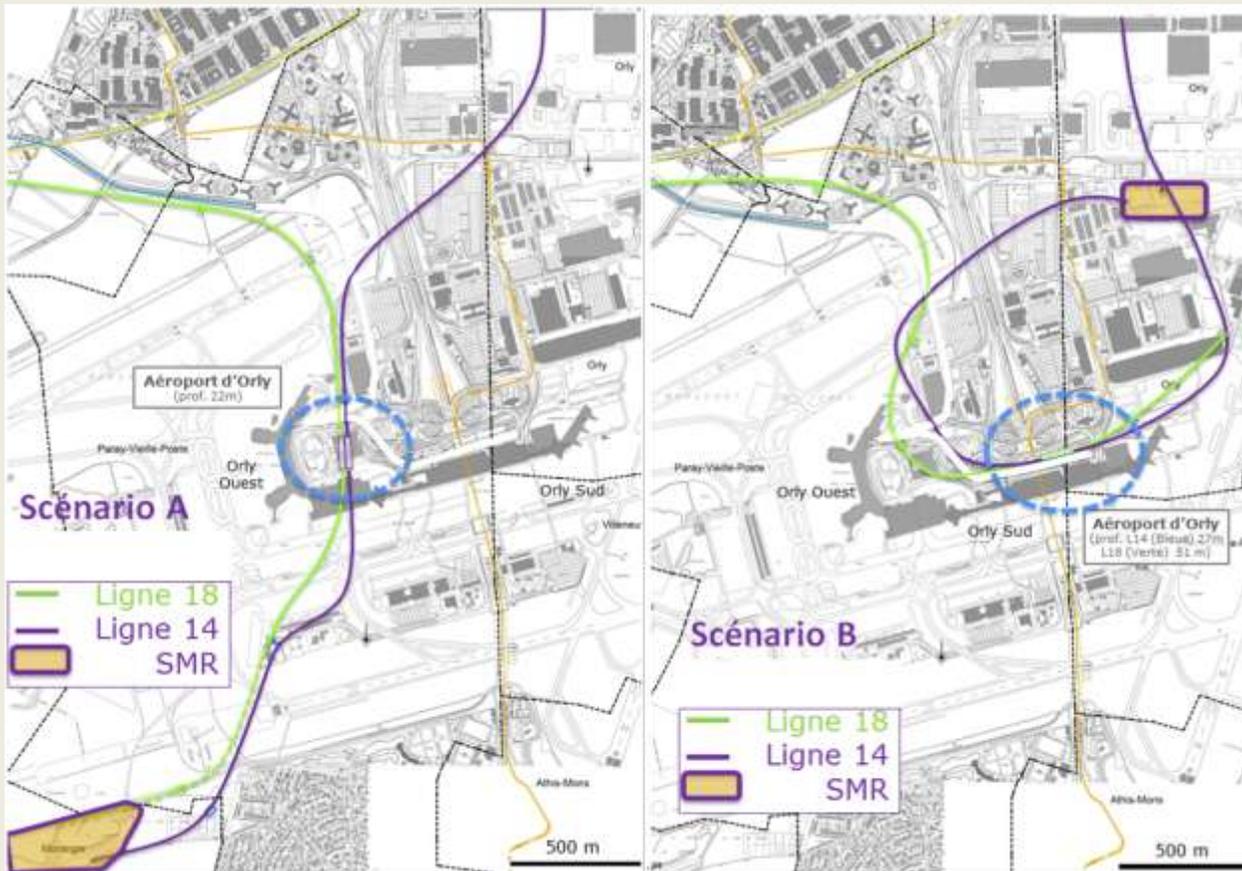
## b) Réponse de la SGP

### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

D'un point de vue juridique, les dessertes et emplacements des stations du RTPGP ont fait l'objet d'un débat public et le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a fixé ces caractéristiques. La création ou le déplacement d'une station, l'ajout ou le prolongement d'une nouvelle ligne devra donner lieu à une modification du schéma d'ensemble. La loi du 7 août 2015 est venue ajouter un article 3-1 dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ; cet article permet de modifier le schéma d'ensemble dès lors que les évolutions envisagées le remettent en cause dans ses caractéristiques principales. C'est toutefois une procédure lourde qui nécessite de recueillir à nouveau l'avis des personnes publiques associées ainsi que celui du public. Sa mise en œuvre aurait donc forcément un impact sur le calendrier de réalisation du projet et ne permettrait pas le respect des échéances actuellement prévues. Pour cette raison notamment, aucune modification du schéma d'ensemble n'est envisagée à l'heure actuelle.

Toutefois, lors des comités de pilotage de la gare d'Aéroport d'Orly, deux scénarios d'implantation étaient en lice (voir scénarios A et B ci-dessous). Le choix de l'ensemble des partenaires s'était alors porté sur le scénario A, lors du comité de pilotage n°2 du 12 avril 2013 répondant à la fois à l'objectif de desserte des terminaux de l'Aéroport (dont le nouveau bâtiment de jonction), de maillage entre les lignes 14 et 18 et de desserte des territoires par une connexion au futur pôle bus et au T7. Ce scénario qui intègre un long tunnel d'arrière-gare franchissant la plateforme aéroportuaire pour rejoindre le site de maintenance et de remisage au sud a également été soutenu par les élus de l'Essonne car il permet de ne pas obérer,

contrairement au scénario B, un éventuel futur prolongement au sud demandé par une autre feuille de route gouvernementale. En effet, le positionnement de la gare selon un axe nord-sud impose que le tunnel soit prolongé vers le sud pour les besoins de retournement des rames en arrière gare d'Aéroport d'Orly, puis au-delà de la plateforme aéroportuaire jusque sur la commune de Morangis pour accéder au site de maintenance et de remisage (SMR).

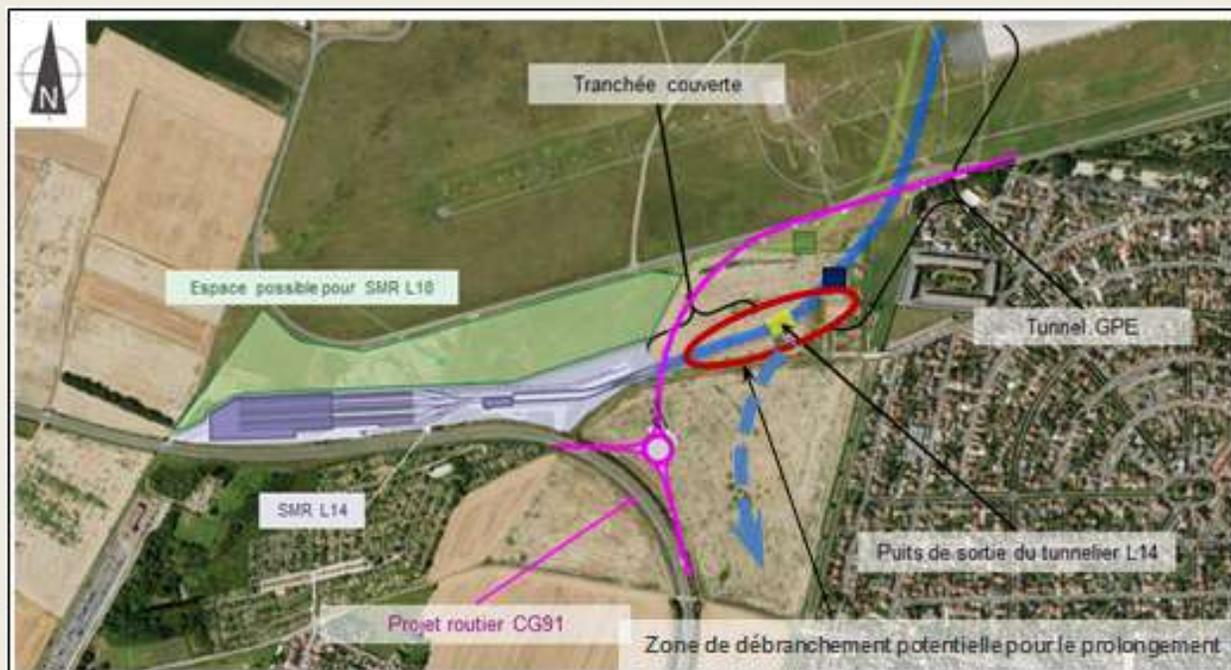


En complément du choix d'implantation de la gare et donc du tracé, et conformément à son engagement au comité de pilotage n°2, la Société du Grand Paris a mené une étude sur la nécessité d'anticiper des mesures conservatoires pour permettre un éventuel prolongement futur de la ligne 14 dans le cadre d'une autre commande gouvernementale ultérieure.

Deux hypothèses d'implantation de gare ont alors été envisagées afin d'étudier les éventuelles mesures conservatoires associées :

- l'une positionnant la gare au droit du tracé prévu pour l'accès au SMR : elle a montré qu'il est impossible d'implanter une gare au niveau du tunnel avant le SMR, car le plan de voie doit être horizontal dans la gare et impose un tunnel trop profond pour se raccorder avec le plan de voie aérien du SMR. Elle a également confirmé l'impossibilité d'implanter une gare au sein même du site de maintenance et de remisage prévu sans compromettre son fonctionnement ;
- l'autre prévoyant un débranchement des voies (en Y) en amont du SMR : elle a montré qu'un débranchement des voies en amont du SMR par la création d'un ouvrage spécifique permettrait de prolonger la ligne 14 après sa mise en service.

.../...



La construction d'un tel ouvrage sort du périmètre fixé par le schéma d'ensemble et n'a donc pas pu être retenue dans le cadre du présent dossier. Toutefois, sa construction postérieurement à la mise en service de la ligne 14 sud, quoique plus complexe, est possible et des mesures d'adaptation du tracé de voies et du tunnel sont étudiées actuellement en phase d'avant-projet dans la zone de débranchement potentielle pour faciliter l'insertion d'un aiguillage.

Afin d'établir avec certitude la possibilité de prolonger encore la ligne 14, il sera toutefois nécessaire de compléter ces premières analyses par des prévisions de trafic poussées, afin de vérifier la capacité de la ligne 14 à supporter des niveaux de charge supplémentaires. Il conviendra aussi d'appréhender précisément sur l'exploitation de la ligne, l'incidence d'un SMR en débranchement et non plus en terminus.

La question d'opportunité de desserte de Morangis par des moyens de transport lourds et des différents scénarios de desserte possibles au regard du maillage existant devrait alors faire l'objet d'un examen plus global.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission considère que le choix du scénario A, avec une ligne prolongée sur le territoire de Morangis, a contribué à générer la demande d'une gare supplémentaire.*

*Elle regrette qu'aucune indication ou information économique, même en ordre de grandeur ou pourcentage n'ait été fournie par la SGP. Une telle information (en complément des éléments du dossier y compris juridiques qui n'ont pas convaincu) aurait permis au public s'étant manifesté et prenant connaissance du rapport de comprendre pourquoi cette gare n'a pas été prévue.*

*La commission cependant prend acte que des mesures conservatoires sont à l'étude pour ne pas bloquer la possibilité d'une gare éventuelle dans la zone concernée et considère que cette réponse lui donne globalement satisfaction, à condition que les résultats de ces études soient rendus publics.*

## **2.2 Tracé**

### **1 a) Rappel synthétique des observations du public**

Quel impact foncier ? La ligne passera-t-elle sous la rue des Lilas Roses à l'Hay-les-Roses?

**b) Réponse de la SGP****Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

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

Des études plus détaillées d'avant-projet sont en cours de réalisation, notamment sur la base de sondages géotechniques complémentaires, d'analyses de sensibilité des bâtis situés dans le fuseau, ou de nouveaux levés topographiques, ce qui permettra d'ajuster l'implantation du tunnel en plan et en profil (profondeur). Le tracé précis et définitif n'est donc pas connu à ce jour. Toutefois, la marge de 50 mètres de part et d'autre de l'axe du tracé issu des études préliminaires a justement été définie par la Société du Grand Paris afin de constituer une marge suffisante pour que le tunnel définitif ne sorte pas du fuseau.

Ces études complémentaires permettront également de confirmer les méthodes constructives à utiliser pour la construction des gares et du tunnel.

La rue des Lilas à l'Hay-les-Roses est à l'intérieur du fuseau. Le tracé définitif du tunnel pourrait donc passer sous cette rue en fonction du résultat des études complémentaires décrites ci-dessus.

Une fois les emprises nécessaires à la réalisation du métro, définies avec précision, la Société du Grand Paris peut entamer le processus d'acquisition. La négociation amiable est favorisée autant qu'il est possible. Toutefois dès lors que l'utilité publique du projet a été reconnue par décret, la Société du Grand Paris peut acquérir par voies d'expropriation les parcelles et tréfonds non acquis à l'amiable. Ces expropriations ne sont possibles qu'à l'issue d'une procédure dite « d'enquête parcellaire » qui définit précisément les propriétés à acquérir et en informe par voie de notifications individuelles l'ensemble des propriétaires ou copropriétaires concernés. Plusieurs enquêtes parcellaires se succéderont pour la ligne 14, dans un premier temps pour les emprises de surface puis pour les volumes en sous-sol. Toutefois, la procédure amiable est poursuivie y compris après ces enquêtes. Si en revanche aucun accord n'est trouvé, la Société du Grand Paris pourra engager des expropriations sous le contrôle du juge judiciaire.

**c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission est consciente que le tracé définitif, à l'intérieur du fuseau, est tributaire du résultat des études géologiques en cours.*

*La rue des Lilas Roses étant à l'intérieur de ce fuseau il n'est effectivement pas impossible qu'elle soit concernée ; à défaut d'informations plus précises, la commission prend acte que dans le cas d'une procédure d'acquisition, la négociation à l'amiable sera privilégiée.*

**2 a) Rappel synthétique des observations du public**

**Justificatif du tracé** entre les gares Chevilly- 3 communes et MIN-Porte de Thiais.

**Contrepropositions :**

- passage plus judicieux par le Parc Petit-Leroy et l'avenue du 11 Novembre à Chevilly,
- tracé rue de Bicêtre, avenue du 8 Mai 45 et avenue du 11 Novembre 1918,
- une gare en biais à MIN-Porte de Thiais, dans le prolongement de la rue Petit Leroy,
- une traversée du MIN.

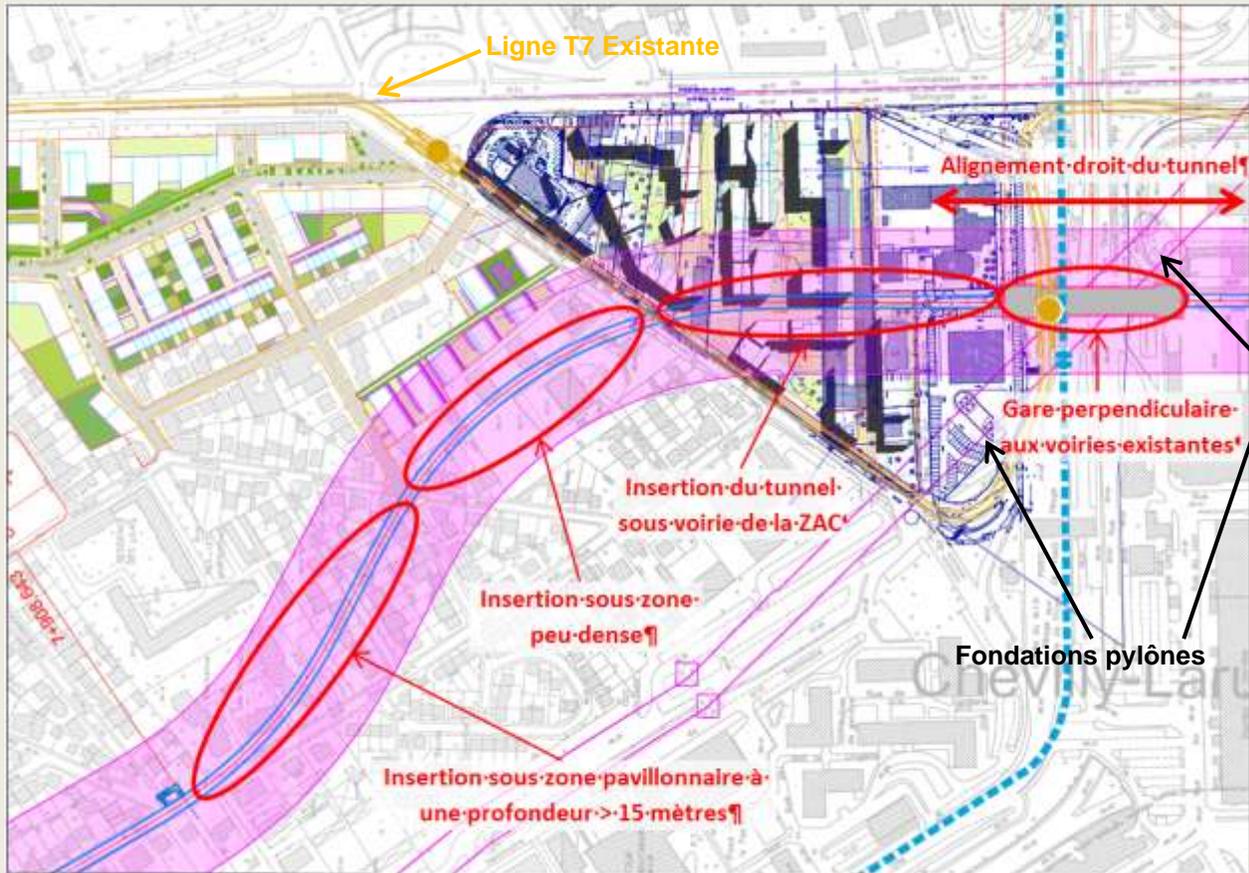
**b) Réponse de la SGP****Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Le tracé précis et définitif du tunnel n'est pas connu à ce jour pour les raisons exposées dans le paragraphe 2.2 ci-dessus. De la même façon, la localisation des ouvrages annexes peut évoluer à l'intérieur du fuseau ; ces ouvrages sont décrits dans la pièce D4 du dossier de DUP au paragraphe 1.4. Ils sont implantés réglementairement tous les 800m au plus pour permettre l'accès des services de secours par des trappes au sol (cf. arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport publics guidés urbains de personnes). Certains ouvrages annexes seront aussi utilisés pour la ventilation et le désenfumage du tunnel. Dans ce cas, ils sont équipés d'une grille d'aération au sol semblable à celles du métro parisien. L'implantation précise de ces grilles et leurs dimensions seront déterminées par les études aérauliques en

cours. Leur localisation tiendra aussi compte du contexte local pour une insertion urbaine réussie (cheminements, bâti environnant, etc.) et selon les cas, des aménagements paysagers seront réalisés pour les rendre moins visibles.

Concernant le tracé du tunnel entre l'ouvrage annexe Hochdorf, rue du Petit Leroy et la gare de MIN Porte de Thiais :

.../...



Plusieurs caractéristiques principales ont conduit la Société du Grand Paris à retenir ce tracé avec l'objectif de parvenir au meilleur compromis. Ces critères peuvent être synthétisés comme suit :

### 1. Le choix de l'implantation de la gare

Sur ce premier point, trois scénarios d'implantation de la gare MIN Porte de Thiais ont été étudiés (cf. dossier de DUP pièce D2 §4.5). Ces trois scénarios ont été confrontés suivant une méthode d'analyse multicritères identique pour toutes les gares du Réseau de Transport Public du Grand Paris et validée par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France en qualité d'autorité organisatrice des transports (voir dossier de DUP pièce D2 §3). Le scénario 3 a été retenu car il est celui qui dessert le mieux la population actuelle et future. Il garantit aussi une très bonne correspondance avec le T7 et le bus à haut niveau de service Trans Val de Marne (Tvm) ainsi qu'un accès très direct à la future cité de la Gastronomie puis au Centre Commercial Régional Belle Epine via la passerelle existante. Il donne aussi accès au marché international de Rungis et plus particulièrement à ses locaux administratifs.

Pour garantir la desserte de ces flux multiples dans un contexte urbain aujourd'hui peu propice aux circulations actives (piétons et vélos), l'implantation de la gare doit comporter deux émergences situées de part et d'autre des voiries, soit au nord de la rue de la pompe et au sud de la rue de l'arrivée. De plus, la gare doit être perpendiculaire aux voiries existantes car l'implantation des émergences au nord avec la caserne des pompiers et le concessionnaire Volkswagen et au sud avec le MIN et la cité de la future Cité de la Gastronomie n'offre aucune possibilité d'insertion en biais. La présence des pylônes support des lignes haute tension de part et d'autre du barreau routier restreint encore l'espace disponible. En sous-sol, les fondations de ces pylônes sur micropieux contraignent aussi le tracé du tunnel.

De plus, pour faire passer le tunnel au début de la rue du Petit Leroy, il aurait fallu réaliser la gare en courbe. Cette conception a été exclue de l'ensemble des gares du RTPGP car les lacunes horizontales qui en résultent (distance entre le seuil du train

et le nez de quai) sont alors importantes et créent un risque de chute, voire rendent impossible l'accès des personnes à mobilité réduite. Les quais doivent donc être en alignement droit dans la gare (120m) et sur les 10 à 15 premiers mètres de tunnel, soit un linéaire rectiligne d'environ 150m.

## 2. La prise en compte des programmes existants et projetés

Sur ce deuxième point, la Société du Grand Paris doit aussi articuler son projet avec les programmations urbaines validées par les élus locaux surtout lorsqu'elles sont antérieures à la date de mise en service de la ligne, ce qui est le cas de la Zone d'Aménagement Concerté du Triangle des Meuniers. Cette ZAC est pilotée par l'établissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine Amont (EPA ORSA) en qualité d'aménageur et de maître d'ouvrage des espaces publics. L'EPA ORSA a commercialisé depuis décembre 2012 la moitié des lots de bureaux et activités à Eiffage et Pégase et prévoit la mise à disposition des premiers bâtiments vers 2019. Ces surfaces d'activités s'accompagnent aussi de parkings disposés en sous-sol des bâtiments sur plusieurs niveaux. La ZAC a aussi prévu un réseau de voiries adapté à la desserte de ces nouveaux bâtiments.

L'orientation du tunnel au nord de la gare a été alignée sur cette trame viaire. En effet, la présence des parkings souterrains (déjà commercialisés) et de leurs fondations était incompatible avec le passage du tunnelier (machine pour creuser le tunnel) sauf à approfondir très significativement le tunnel et consécutivement le niveau des quais de la gare. Afin de maintenir une attractivité optimale de cette gare en conservant un temps de correspondance réduit avec les réseaux de surface (T7, TvM, bus, modes actifs), il était inenvisageable de l'approfondir au-delà des 20m actuels. Dans ce cas, la seule option aurait été de supprimer les parkings souterrains programmés de la ZAC. Il est à noter que sans ces parkings, le réseau viaire local serait très vite saturé n'étant pas en mesure d'absorber ces besoins de stationnement nouveaux, avec les conséquences néfastes que l'on peut observer sur d'autres communes (stationnements irréguliers, engorgements des rues, blocages temporaires, etc.).

Dès lors, à partir du point de sortie de la ZAC donné par l'alignement droit et l'orientation explicités ci-dessus, nous avons cherché à replacer le tunnel au plus vite dans l'axe de la rue du Petit Leroy, mais les rayons de courbure minimaux du tunnel qu'imposent le tunnelier pour son creusement d'une part, et la vitesse commerciale élevée de la ligne d'autre part, ne permettent pas d'éviter la zone pavillonnaire située au nord-ouest de la gare. Il est à noter que dans cette configuration, le début du tunnel au-delà du Triangle des Meuniers passe sous une zone d'habitat peu dense et évite dans ce secteur, les pavillons situés en bordure de la rue du Petit Leroy.

## 3. Les paramètres géotechniques et la sensibilité des bâtis ou ouvrages existants

Sur ce troisième point et de la même façon que nous avons adapté le tracé du tunnel pour qu'il soit compatible avec la ZAC, nous analysons systématiquement son influence sur les bâtis existants et en particulier sur la zone pavillonnaire évoquée précédemment. Dès sa sortie au nord de la gare, le tunnel s'approfondit pour s'inscrire dans une bonne couche géologique (marne supra gypseuse) et pour accroître la distance entre la voûte et les fondations des bâtis. Ainsi, la profondeur du toit du tunnel est supérieure à 15m par rapport au niveau du terrain naturel. Cette conception permettra de garantir la maîtrise complète des interactions avec ces bâtis et d'éviter ainsi tout désordre pendant et après le creusement au tunnelier. Nous rappelons que cette conception sera complétée et approfondie par des investigations complémentaires (voir réponse plus haut) pour apporter les garanties de sécurité que nous devons à l'ensemble des riverains concernés.

### c) *Appréciation de la commission d'enquête*

*La commission retient le bien fondé des trois critères qui ont présidé au choix du tracé :*

- l'implantation des gares ; s'agissant de la gare Chevilly-Trois –Communes, un tracé différent entrainerait une gare en courbe engendrant des difficultés d'accès pour les usagers.*
- la prise en compte des programmes d'aménagement existants ; pour la gare de MIN – Porte-de-Thiais, l'orientation du tunnel au nord de la gare a été alignée sur cette trame viaire ; en effet, la présence des parkings souterrains (déjà commercialisés) et de leurs fondations était incompatible avec le passage du tunnelier,*
- la sensibilité des bâtis et ouvrages existants ; cette conception permet de garantir la maîtrise complète des interactions avec ces bâtis et d'éviter ainsi tout désordre pendant et après le creusement au tunnelier.*

## 3 a) Rappel synthétique des observations du public

L'évolution de l'atelier Tolbiac National permet-elle de réaliser une **voie d'évitement** tout en conservant les deux voies pour l'exploitation commerciale ?

## b) Réponse de la SGP

### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Aujourd'hui, l'atelier Tolbiac National 2 ou « TN2 » dédié à la maintenance du matériel roulant de la ligne 14, est composé d'un hall de maintenance, d'un tunnel et de locaux (en souterrain et surface) avec une entrée située au 97 avenue d'Italie, dans le 13ème arrondissement de Paris. Une étude a évalué la faisabilité d'implantation d'une 3ème voie au sein de l'atelier TN2, tout en conservant les deux voies nécessaires à l'exploitation commerciale. Les résultats, à confirmer lors des études d'avant-projet en cours, permettent d'envisager la mise en œuvre d'une voie d'évitement dans l'emprise actuelle de l'atelier.

### c) *Appréciation de la commission d'enquête*

*La commission prend acte du résultat de l'étude en cours, à savoir la possibilité d'envisager une voie d'évitement dans l'emprise actuelle de l'atelier.*

## 4 a) Rappel synthétique des observations du public

### Contrepropositions :

Prolonger la ligne 7, desservir la Vache-Noire, ajouter une station entre Maison-Blanche et Kremlin –Bicêtre-Hôpital, prolonger la ligne au Sud-Est de l'aéroport.

## b) Réponse de la SGP

### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

D'un point de vue juridique, les dessertes et emplacements des gares du RTPGP ont fait l'objet d'un débat public et le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris (RTPGP) a fixé ces caractéristiques. Dans le cadre du RTPGP, l'extension de la ligne 7, de la ligne 5 et le passage dans le quartier de la Vache Noire n'ont pas été retenus.

La création ou le déplacement d'une station, l'ajout ou le prolongement d'une nouvelle ligne devra donner lieu à une modification du schéma d'ensemble. La loi du 7 août 2015 est venue ajouter un article 3-1 dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ; cet article permet de modifier le schéma d'ensemble dès lors que les évolutions envisagées le remettent en cause dans ses caractéristiques principales. C'est toutefois une procédure lourde qui nécessite de recueillir à nouveau l'avis des personnes publiques associées ainsi que celui du public. Sa mise en œuvre aurait donc forcément un impact sur le calendrier de réalisation du projet et ne permettrait pas le respect des échéances actuellement prévues. Pour cette raison notamment, aucune modification du schéma d'ensemble n'est envisagée à l'heure actuelle.

Par ailleurs, la ligne 14 sud est la « colonne vertébrale » du Réseau de Transport Public du Grand Paris car elle est la ligne radiale de forte capacité (environ 40000 voyageurs/heure en pointe) qui met en relation les différentes lignes en rocade. Le prolongement de la ligne 7 qui dispose d'une capacité d'environ 20000 voyageurs à l'heure de pointe, n'aurait donc pas pu répondre à cet objectif.

La ligne 14 se prolonge au-delà de la gare de terminus voyageur aéroport d'Orly vers Morangis par un tunnel de service pour rejoindre le Site de Maintenance et de Remisage (SMR). Le projet tel que défini par la loi (schéma d'ensemble) ne prévoit pas de gare sur la commune de Morangis (Voir la réponse apportée au paragraphe 2.1.7). Le prolongement de la ligne 14 sera en correspondance avec la ligne de tramway T7 à Orly avec une émergence orientée vers l'est pour minimiser le temps de correspondance, ce qui permettra aux habitants d'Athis-Mons de rejoindre rapidement le centre de Paris et toutes les zones desservies.

### c) *Appréciation de la commission d'enquête*

*La commission d'enquête prend acte qu'aucune modification du schéma d'ensemble n'est envisagée à l'heure actuelle. Néanmoins elle consigne les propos tenus par la SGP, lors de la remise du procès verbal de synthèse, à savoir que des mesures conservatoires sont envisageables pour une éventuelle future prolongation de la ligne au-*

*delà du site de remisage, elle estime judicieux de poursuivre l'étude qui est en cours sur la zone de débranchement potentiel pour faciliter l'insertion d'un aiguillage.*

## **2.3 Aménagement des gares**

### 2.3.1 La gare Maison-Blanche-Paris XIII

#### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Diverses contestations : aspect trop minéral, verrière et puits de lumière inutiles, disparition du jardin, commerces inutiles, accès pendant le chantier, ...

#### **Contrepropositions :**

- réelle **étude d'aménagement** avec architecte et paysagiste, concertation avec les riverains,
- **transport hectométrique** sur la petite ceinture entre place de Rungis et la station.

#### **b) Réponse de la SGP**

### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Les gares du prolongement de la ligne 14 sud (hormis Villejuif Institut Gustave Roussy et Aéroport d'Orly) sont conçues par un groupement de maîtrise d'œuvre (baptisé Elios) sous le pilotage du maître d'ouvrage RATP. Ce groupement de maîtrise d'œuvre rassemble plusieurs bureaux d'études techniques qui travaillent en étroite collaboration avec un cabinet d'architecture différent pour chaque station ou gare. Le cabinet « Groupe 6 » intervient comme architecte de la station Maison Blanche Paris XIII. Elios réunit ainsi de nombreuses compétences dans le domaine de l'ingénierie et de l'architecture, et notamment en matière d'aménagement paysager et d'éclairage.

Lors de la réunion publique qui s'est tenue le 29 juin 2015 à la mairie du XIII<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, la Société du Grand Paris a rappelé que les avis formulés par les riverains sont importants et entrent en jeu dans les choix que devront faire les concepteurs. En particulier sur la station Maison Blanche Paris XIII, la Société du Grand Paris va poursuivre ces études en concertation avec les services de la ville et les riverains de la future gare pour rendre acceptable l'implantation des accès à la station sur l'espace public et éviter de créer un parvis de station jugé trop « minéral ». A cette occasion, la Société du Grand Paris a demandé à la RATP, Maître d'Ouvrage du prolongement et pilote du groupement de maîtrise d'œuvre Elios, d'orienter la conception du parvis de la station en ce sens tout en garantissant la meilleure insertion possible des émergences techniques indispensables au fonctionnement de la station.

La Société du Grand Paris intègre aussi la dimension relative à la sûreté et à la sécurité publique aux abords des gares. Depuis 2007, il est nécessaire de réaliser des études spécialisées sur cette thématique, et ce avant de déposer les permis de construire. Ces études doivent démontrer que la gare ne va pas amener de l'insécurité, au contraire : la Société du Grand Paris et ses partenaires dont les services de la Préfecture de Police, cherchent à sécuriser l'espace public avec l'arrivée du Grand Paris Express.

Pendant les périodes de travaux et en phase définitive, l'objectif que se fixe la Société du Grand Paris est naturellement que les accès aux différents bâtiments autour de la station Maison Blanche soient maintenus. Les études de faisabilité ont montré que des phasages étaient possibles pour pouvoir maintenir l'accès aux différents bâtiments et l'accessibilité des pompiers et services de secours. Toutefois, le maintien du jardin face à la tour Super Italie pendant la construction de la station est impossible. L'aménagement futur de cet espace sera concerté comme la Société du Grand Paris s'y est engagée (voir ci-dessus).

Les gares du Grand Paris Express proposent 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. L'objectif poursuivi est bien de faciliter le quotidien des voyageurs mais aussi 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 projetée aux abords de la gare.

Des études spécifiques ont été menées sur l'opportunité et la possibilité d'implanter des commerces pour chacune des gares de la ligne 14 sud, dont la gare de Maison-Blanche – Paris XIII. Compte-tenu de l'offre existante alentour, cette dernière ne permet pas en effet d'implanter de services autres que les services minimaux indispensables à la mobilité, soit une cinquantaine de m<sup>2</sup> de surfaces commerciales au total.

La Société du Grand Paris est très attachée à maximiser l'attractivité de chacune des gares du GPE et accorde ainsi une place importante à l'efficacité des correspondances avec tous les modes de transport. En particulier, les études d'avant-projet vont permettre d'optimiser la correspondance avec le tramway T3 en prévoyant notamment un accès orienté vers le sud qui réduira la durée du parcours et améliorera sa lisibilité pour les personnes valides comme pour celles à mobilité réduite.

La petite ceinture est un espace souterrain appartenant à Réseau Ferré de France (RFF). Un protocole de coopération a été récemment mis en place entre le Conseil de Paris et RFF pour préciser l'avenir de cet ouvrage, notamment au droit de la future station Maison Blanche Paris XIII. Pour l'heure, cette démarche n'a pas encore abouti à un projet concret avec lequel la Société du Grand Paris pourrait s'interfacer. De plus, quel que soit le projet retenu, RFF souhaite que la fonctionnalité ferroviaire puisse être restituée in fine (principe de réversibilité). Dans ce contexte, la Société du Grand Paris a demandé à la RATP (à qui elle a transféré sa Maîtrise d'Ouvrage pour la réalisation du prolongement) de préserver l'avenir en réservant la possibilité de rentrer dans la station par la petite ceinture à une échéance postérieure à 2024, date de la mise en service commerciale du tronçon. Pendant les travaux de la station Maison Blanche Paris XIII, la petite ceinture située dans l'emprise sera démolie puis rétablie pour permettre la circulation des trains, en attendant la création de cette éventuelle porosité/correspondance avec la station GPE si la ville propose un projet.

**c) l'appréciation de la commission d'enquête**

*La commission note que la SGP a donné des orientations précises au maître d'ouvrage délégué afin d'éviter de créer un parvis trop minéral, afin de sécuriser l'espace public, de conserver, en permanence en particulier pendant les chantiers, les accès aux différents bâtiments et de préserver toutes les potentialités d'usage de la petite ceinture. La commission constate que la SGP n'est pas acteur direct dans l'aménagement de la petite ceinture ; mais qu'un protocole de coopération a été mis en place entre le Conseil de Paris et RFF pour préciser l'avenir de la petite ceinture au droit de la station. Elle considère que les études sur l'offre de bus, menées au sein d'un partenariat entre la SGP et le STIF, doivent permettre de répondre aux besoins des habitants, en particulier de la Place de Rungis.*

### 2.3.2 La gare Kremlin-Bicêtre-Hôpital

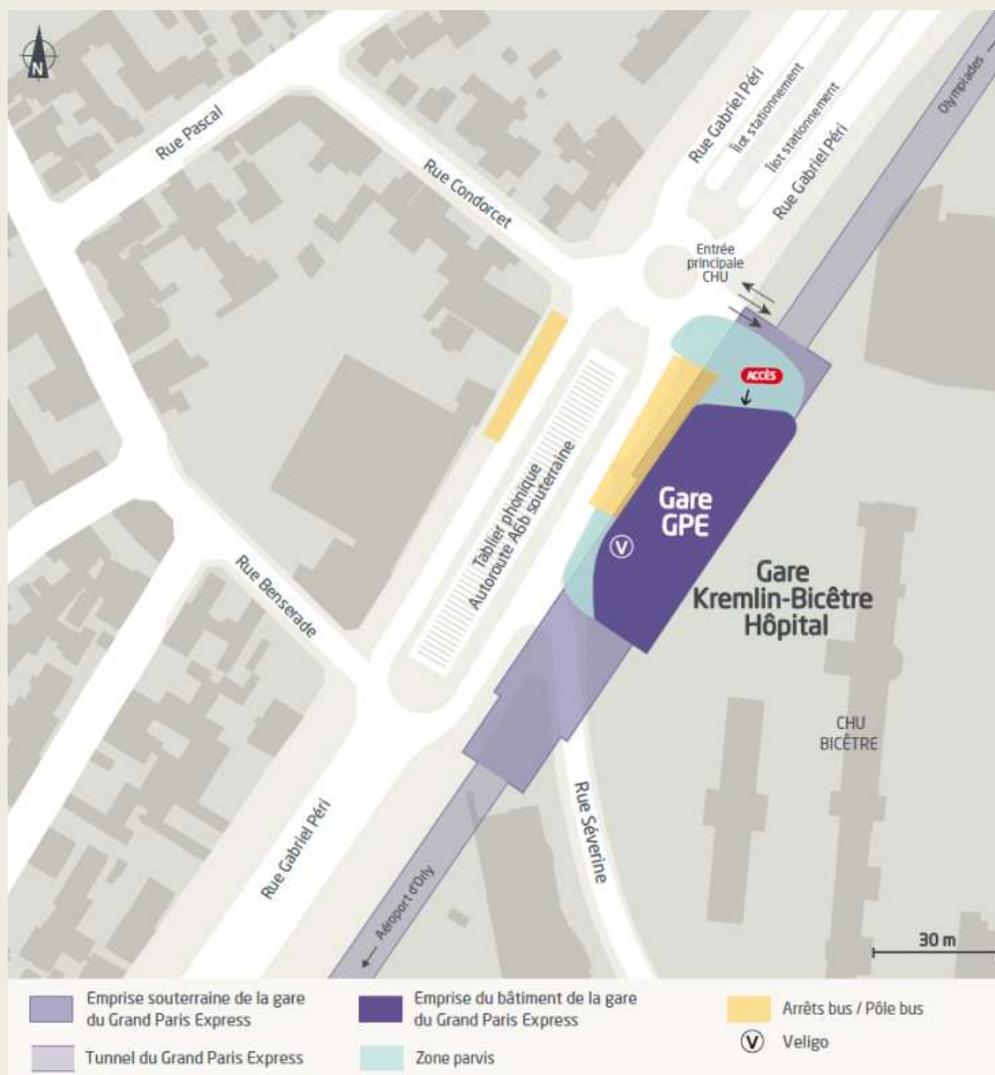
**X a) Rappel synthétique des observations du public**

Tenir compte des orientations d'aménagement les plus récentes de l'APHP. Deux accès à la gare.

**b) Réponse de la SGP**

### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Les orientations inscrites dans le dossier de déclaration d'utilité publique sont issues des études et des discussions avec les partenaires, antérieures à la transmission du dit dossier aux services de l'Etat en novembre 2014. Les améliorations ou les nouvelles orientations prises postérieurement à cette date, et notamment celles du 13 mars 2015, n'y figurent donc pas. Toutefois, lors de la réunion publique du 25 juin 2015, la Société du Grand Paris a précisé que la gare de Kremlin Bicêtre Hôpital comportera un second accès au sud. De plus, conformément à son engagement, la Société du Grand Paris a demandé à la RATP, maître d'ouvrage du prolongement, d'étudier la possibilité de réaliser un parvis au Sud de la future gare. Les études d'avant-projet (AVP) sont actuellement en cours et permettront de préciser la faisabilité d'un tel parvis au sud eu égard aux difficultés topographiques liées au site (dénivelés importants) et à la nécessaire accessibilité aux personnes à mobilité réduite.



#### c) **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission prend acte des conditions d'accès retenues par la SGP, en accord avec les décisions répondant aux demandes de l'APHP notamment.

### 2.3.3 La gare Villejuif IGR

#### X a) **Rappel synthétique des observations du public**

Cette gare étant commune avec celle de la future ligne 15, un intervenant a souligné l'importance d'apporter une attention particulière à la bonne articulation des **correspondances** avec cette ligne.

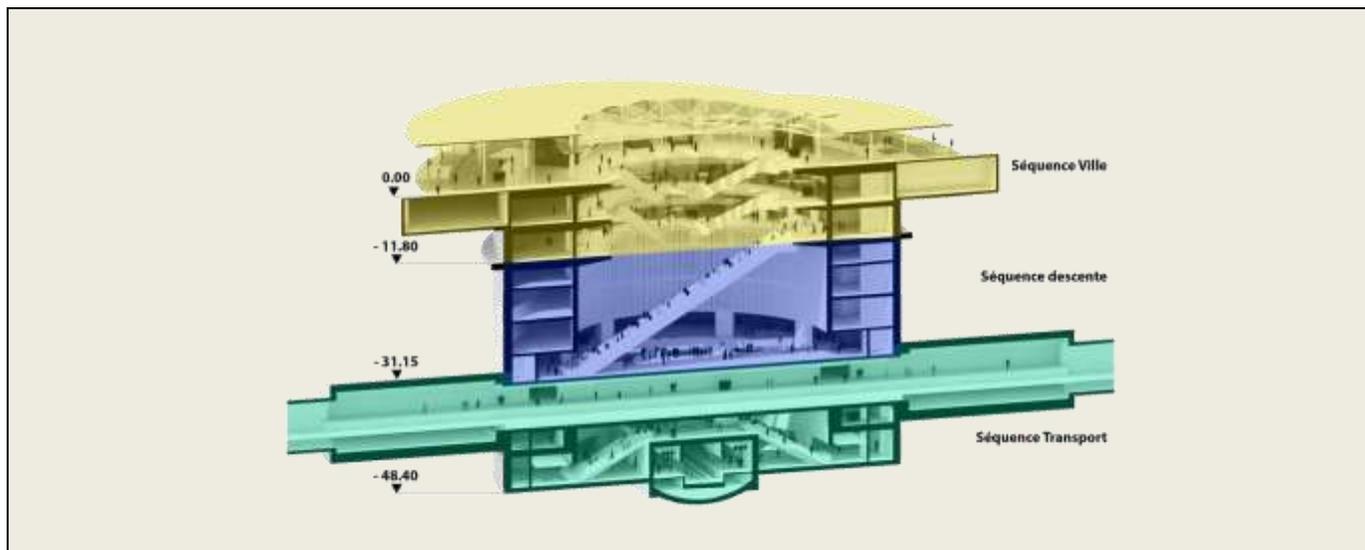
## b) Réponse de la SGP

### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

La gare Grand Paris Express de Villejuif – Institut Gustave Roussy, gare double des lignes 14 et 15, ne fait pas partie des gares construites dans le cadre du présent projet. Elle sera réalisée dans le cadre du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs (ligne 15 sud), déclaré d'utilité publique en décembre 2014. L'organisation de la gare IGR est néanmoins rappelée dans la pièce D du dossier de DUP L14 sud puisque certains ouvrages de cette ligne seront réalisés par anticipation lors des travaux de la ligne 15 sud. Il s'agit notamment du génie civil des quais et de la plateforme des voies à l'intérieur de la gare Villejuif – Institut Gustave Roussy.

Ainsi, une attention particulière a été portée au sein de la Société du Grand Paris pour concevoir une correspondance efficace pour les flux de voyageurs transitant entre ces deux lignes, flux qui sont majoritaires dans cette gare : La connexion avec la ligne 15 se fait par une mezzanine qui s'établit à un niveau intermédiaire entre les deux lignes, la ligne 14 étant positionnée au-dessus de la ligne 15. Cette mezzanine a pour fonction de répartir les voyageurs en fonction de leur destination. Le temps de correspondance entre les deux lignes est de l'ordre de 2 minutes et demie.





### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La présente enquête ne concerne effectivement pas l'aménagement de la gare Villejuif IGR, qui a été pris en considération lors de l'enquête publique et la déclaration d'utilité publique de la ligne 15 Sud. Toutefois, la structure des deux gares, et leur futur fonctionnement étant intimement liés, la commission apprécie cette information.*

#### 2.3.4 La gare de Chevilly-"Trois communes"

*Pas d'observation critique sur l'aménagement de cette gare.*

#### 2.3.5 La gare M.I.N. – Porte de Thiais

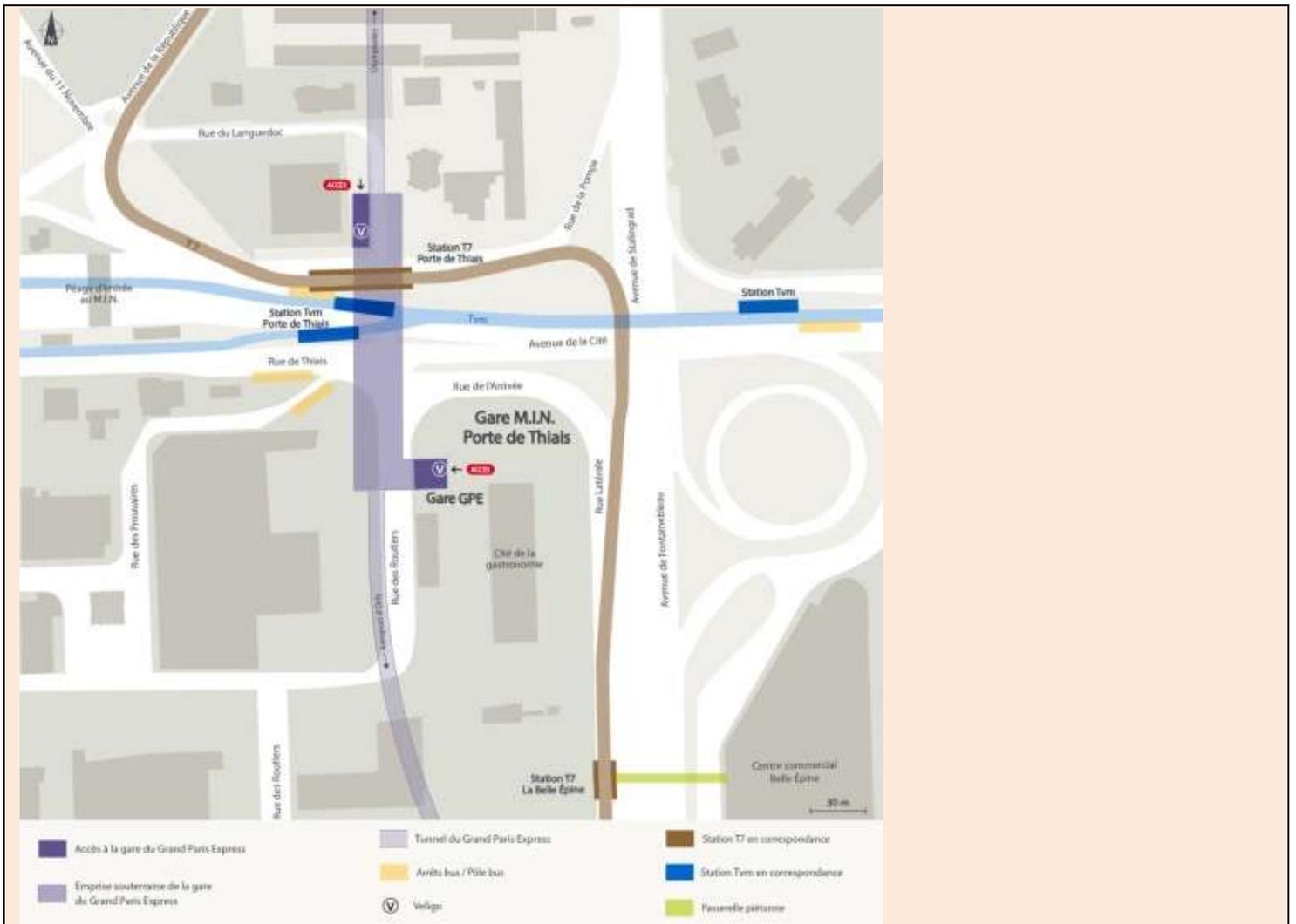
##### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Deux accès à la gare.

##### **b) Réponse de la SGP**

##### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris : Réponse du contributeur Société du Grand Paris**

La gare Grand Paris Express M.I.N. Porte de Thiais est située à une profondeur de 20 mètres environ (niveau des quais). Elle disposera d'un accès de part et d'autre des voiries : au nord, pour desservir la ZAC des Meuniers, les quartiers pavillonnaires et assurer une intermodalité très efficace avec le tramway T7, le Trans-Val-de-Marne (Tvm) et les autres lignes de bus ; au sud, pour le Marché d'Intérêt National de Rungis (MIN) et la future Cité de la Gastronomie. Les temps de correspondance du Grand Paris Express sont de l'ordre de 3 minutes avec le Tvm. Hormis Chevilly « Trois communes » dont l'émergence ne possède qu'un seul accès, l'ensemble des gares du prolongement de la ligne 14 située sur le territoire du département du Val de Marne posséderont au moins deux accès.



### c) *Appréciation de la commission d'enquête*

La commission constate que le projet prévoit deux accès.

## 2.3.6 La gare Pont-de-Rungis

### X a) Rappel synthétique des observations du public

**Mesures conservatoires** pour une éventuelle gare TGV.

Prévoir dans le projet **une passerelle** pour franchir le faisceau ferré.

### b) Réponse de la SGP

#### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

La conception de la gare GPE est compatible avec une gare TGV adjacente si cette implantation à Pont de Rungis était retenue par SNCF Réseaux. Des mesures conservatoires sont prévues pour sa réalisation à un horizon postérieur à l'arrivée de la gare du GPE et notamment des réservations seront mises en œuvre dans la conception fonctionnelle et structurelle de la gare GPE pour permettre la réalisation d'une correspondance souterraine entre les deux établissements.

La Société du Grand Paris va également réaliser sous son périmètre de maîtrise d'ouvrage, un cheminement piéton en surface entre le bâtiment d'accès au RER C existant et la future gare GPE située sur le parking actuel.

### c) *Appréciation de la commission d'enquête*

*La commission prend acte des dispositions visant à une bonne coordination entre gare GPE et une éventuelle gare TGV, ainsi que de la prise en compte d'un cheminement piéton entre RER C et gare GPE. Mais elle constate que la SGP considère la passerelle comme hors de son périmètre de maîtrise d'ouvrage.*

### 2.3.7 La gare Aéroport d'Orly

#### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Créer un pôle multimodal avec des cheminements piétons lisibles et sécurisés.

#### **b) Réponse de la SGP**

##### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

La position de la gare à Orly a été déterminée afin d'assurer la meilleure intermodalité possible. En effet, elle se situe au centre de gravité des différents flux voyageurs. Elle se situe au nord du futur « bâtiment de jonction » entre les terminaux Sud et Ouest de l'aéroport d'Orly. Elle permet une correspondance quai à quai (ou via le niveau mezzanine) avec la ligne 18 et se trouve à proximité du futur pôle bus. Une émergence à l'est offre aussi un accès orienté vers le T7 et l'aérogare d'Orly sud. Compte tenu de la complexité du site et par anticipation des études de pôle décrites au paragraphe suivant, la Société du Grand Paris a mis en place, un groupe de travail intermodalité regroupant les principaux acteurs concernés : Aéroports de Paris, Stif, Ratp, Optile et les collectivités territoriales pour répondre au mieux à ces problématiques spécifiques.

A l'échelle du RTPGP et depuis 2015, un comité de pôle est mis en place sur chaque gare. Il rassemble les collectivités locales, les opérateurs de transports, la Société du Grand Paris, le STIF, l'Etat et la Région et éventuellement les établissements publics d'aménagement. Une étude de pôle, subventionnée par la Société du Grand Paris, est engagée par la collectivité locale ou l'établissement public qui a été désigné pilote de la démarche. L'objectif de cette étude est d'aboutir à un programme d'actions en faveur de l'intermodalité qui sera opérationnel pour la mise en service du Grand Paris Express.

#### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de ces précisions qui correspondent à l'attente exprimée.*

## **2.4 – Rabattements gares et interconnexions**

### 2.4.1 Considérations générales

#### **1 a) Rappel synthétique des observations du public**

Pour l'accès aux gares :

- développer le **réseau des bus** ainsi que les **interconnexions** avec le réseau existant et prévu du métro, afin que la ligne 14 devienne "l'épine dorsale" du réseau,
- développer l'utilisation du **vélo**, non seulement en créant des parkings adaptés mais aussi en aménageant des pistes cyclables d'accès ; ainsi qu'en autorisant l'accès des vélos dans les rames aux heures creuses et en installant "des maisons du vélo" à certaines gares.

#### **b) Réponse de la SGP**

##### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

L'efficacité du système de transport régional global proposé aux voyageurs est étroitement liée à la qualité du maillage : il est donc indispensable que les gares du Grand Paris soient organisées pour faciliter et fluidifier les échanges. Situées au cœur de toutes les mobilités urbaines, les gares du Grand Paris doivent assurer une intermodalité efficace avec le réseau de surface (bus, tramways,...), dans des organisations spatiales s'articulant avec des pôles bus, des stations de tramway et de nouvelles voies de desserte repensées sous l'autorité du STIF, en concertation avec les acteurs locaux et les opérateurs de transport. La conception des gares du Grand Paris prend en compte leur articulation fine avec les modes de déplacements individuels et l'offre de stationnement à leurs abords, en incluant les nouveaux modes en libre-service. Les modes actifs (vélo, marche à

ped) y trouvent naturellement leur place. Comme mentionné précédemment, sur toutes les gares, un comité de pôle est mis en place. Il rassemble les collectivités locales, les opérateurs de transports, la Société du Grand Paris, le STIF, l'Etat et la Région et éventuellement les établissements publics d'aménagement. Une étude de pôle, subventionnée par la Société du Grand Paris, est engagée par la collectivité locale ou l'établissement public qui a été désigné pilote de la démarche.

Pour garantir l'homogénéité du développement des gares sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, la conception de chacune d'elles 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 possibles ; 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 possibles.
- 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.

L'objectif est de favoriser l'accessibilité à la gare à tous types de modes confondus. En moyenne, 40 % des accédants aux stations de métro sont des piétons. Pour les piétons, les aménagements des itinéraires amenant aux gares sont réalisés par les communes.

Aujourd'hui, les cyclistes sont assez peu nombreux mais leur part augmente. Un programme de création de « consignes à vélos sécurisées » s'est progressivement mis en place sous l'égide du STIF. À l'horizon 2020, 20 000 places vidéo surveillées pour les vélos devraient être créées. La Société du Grand Paris intègre sur chacune des gares des espaces de consigne à vélos, à l'intérieur de la gare ou au niveau des parvis, ce qui permettra de venir avec son vélo à la gare et de le laisser en toute sécurité.

Ainsi, l'ambition de l'intermodalité dans le projet du Grand Paris Express est de fortement développer le rabattement à vélo vers les gares en articulation avec le développement des pistes cyclables.

Enfin, le rabattement vers les gares en mode bus est extrêmement important pour augmenter l'aire d'influence de chaque gare et ainsi mieux irriguer les territoires. La Société du Grand Paris travaille ainsi en partenariat avec le STIF, autorité organisatrice des transports et les collectivités, afin que chaque insertion de gare permette de bien s'articuler avec les lignes de bus en correspondance, notamment en apportant une attention particulière sur les fonctionnalités des parvis aux abords des gares.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission considère que les initiatives envisagées pour favoriser le rabattement vers les gares soit en bus, en partenariat avec le STIF, soit à vélo par le programme de "consignes sécurisées" sont de nature à répondre aux attentes et suggestions du public.*

*Elle adhère à l'idée de la mise en place de comités de pôle, rassemblant les collectivités locales, les opérateurs de transports, la Société du Grand Paris, le STIF, l'Etat et la Région et éventuellement les établissements publics d'aménagement.*

*Elle prend acte de l'interdiction de l'accès des vélos dans les voitures, à l'instar de la réglementation générale sur l'ensemble du réseau du métro, définie par le STIF.*

## **2 a) Rappel synthétique des observations du public**

Création de **parkings-relais** autour des gares.

## **b) Réponse de la SGP**

**Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

La conception des gares du réseau de transport public du Grand Paris prend en compte leur articulation avec les modes de déplacements motorisés individuels, en proposant des aménagements adaptés à chaque contexte et en cherchant notamment à promouvoir de nouveaux usages de l'automobile, comme le covoiturage et l'auto-partage.

Les gares du Grand Paris invitent tout particulièrement à repenser l'articulation et la complémentarité entre les différents réseaux de transport en commun et l'offre de stationnement aux abords des gares. Au stade actuel des études conduites par la Société du Grand Paris, plusieurs cas de figure peuvent se présenter sur les différents sites :

- la création ou non de nouveaux parkings publics, opportunité à évaluer en cohérence avec le schéma directeur des parcs-relais établi par le STIF et en fonction des subventions possibles : les parcs seraient ainsi préférentiellement mis en place dans les secteurs extérieurs aux premières couronnes (zones 4 et 5), qui disposent d'un réseau de transport en commun de rabattement moins dense et n'offrant pas toujours une alternative à l'usage de l'automobile
- la reconstitution totale ou partielle de parkings publics existants sur lesquels les travaux de réalisation des gares pourraient avoir un impact en phase chantier.

Les décisions d'intégrer ou non des parkings dans des opérations immobilières en lien avec les gares seront menées en partenariat avec la Société du Grand Paris, les collectivités et le STIF.

Concernant la construction de parkings aux abords des gares et bien qu'en-dehors de son périmètre de Maîtrise d'Ouvrage, la Société du Grand Paris a piloté une étude pour analyser l'opportunité d'un rabattement en véhicules particuliers sur chacune des gares du prolongement L14 sud. La gare de Pont de Rungis est le seul site pertinent identifié sur le prolongement pour l'implantation d'un parking dont la création ne relève pas de la compétence de la Société du Grand Paris. La gare de Chevilly « Trois communes » ne proposera donc pas d'offre de stationnement de type « parc relais ».

Les gares du Grand Paris disposeront chacune d'emplacements pour la dépose minute de véhicules légers particuliers, soit au minimum 3 places pour véhicules légers par gare.

Les places aménagées seront localisées au plus proche des accès à la gare, sur les voiries principales, de préférence en aval des accès à la gare. Les places aménagées permettront une dépose rapide sans stationnement, pour éviter si possible les « encoches », qui attirent un stationnement « ventouse ».

**c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte des dispositions envisagées pour régler au mieux les problèmes de rabattement vers les gares, notamment elle souscrit à la démarche entreprise pour étudier la mise en place de parkings dans les secteurs extérieurs à la première couronne, secteurs plus particulièrement concernés par les soucis de stationnement.*

*Elle considère cependant qu'une pression de demande de stationnement puisse s'exercer en première couronne, vis-à-vis de laquelle des mesures réglementaires devront être prises par les détenteurs de l'autorité de police : tarification, réglementation, contrôle.*

**2.4.2 Cas particulier de la gare Maison-Blanche-Paris XIII****X a) Rappel synthétique des observations du public**

Des **rabattements performants** (bus, vélo, marche) sont préconisés notamment par l'association des usagers des transports, Paris 13 Un particulier préconise d'utiliser la petite ceinture avec des navettes ou un tapis roulant pour relier le **quartier de la place de Rungis** à la ligne 14, avec un prolongement ultérieur vers l'avenue de France. Il est également préconisé que des abris à vélos soient installés sur le côté Ouest de l'avenue d'Italie.

**b) Réponse de la SGP****Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Les questions sur l'intermodalité et l'installation d'abris à vélos ont déjà fait l'objet de réponses au paragraphe 2.4.1.

Les questions relatives à l'avenir de la petite ceinture dans la zone de Maison Blanche Paris XIII ont été traitées au

paragraphe 2.3.1.

L'attractivité de la station Maison Blanche et l'élargissement de son influence notamment au quartier de la place de Rungis, fait l'objet d'un travail partenarial avec le STIF qui étudie les opportunités de recomposition de l'offre bus, comme pour toutes les gares. Parallèlement, les études d'avant-projet vont permettre d'optimiser la correspondance avec le Tramway T3 en prévoyant un accès orienté vers le sud qui améliorera sa lisibilité et son parcours.

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Les questions sur l'aménagement de la station Maison Blanche Paris XIII ont déjà fait l'objet de réponses au paragraphe 2.3.1

#### ***c) Appréciation de la commission d'enquête***

*La commission note qu'un protocole de coopération a été mis en place entre le Conseil de Paris et RFF pour préciser l'avenir de la petite ceinture au droit de la station. Elle considère que les études sur l'offre de bus, menées au sein d'un partenariat entre la SGP et le STIF, doivent permettre de répondre aux besoins des habitants, en particulier de la Place de Rungis.*

### 2.4.3 Cas particulier de la gare Kremlin-Bicêtre-Hôpital

#### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Le prolongement de certaines **lignes de bus** est sollicité ainsi que des **navettes** pour pallier les déclivités locales vers et depuis Gentilly.

#### **b) Réponse de la SGP**

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Les réseaux de bus (RATP et OPTILE) seront restructurés à l'occasion de la mise en service de chacun des tronçons du Grand Paris Express. Les modalités et le planning de mise en œuvre de ces projets de restructuration seront définis par le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Les demandes particulières des collectivités relatives aux lignes de bus existantes pourront être adressées au STIF en amont dans la réalisation de ce travail de restructuration des réseaux de bus.

En complément de ces travaux de recomposition de l'offre bus, la Société du Grand Paris met en place un comité de pôle sur toutes les gares. Il rassemble les collectivités locales, les opérateurs de transports, la Société du Grand Paris, le STIF, l'Etat et la Région et éventuellement les établissements publics d'aménagement. Une étude de pôle, subventionnée par la Société du Grand Paris, est engagée par la collectivité locale ou l'établissement public qui a été désigné pilote de la démarche. Ces comités de pôles permettent d'articuler au mieux le projet de gare avec l'adaptation des lignes de bus.

#### ***c) Appréciation de la commission d'enquête***

*La commission considère que la constitution de comités de pôle recherchant des mesures pour permettre l'adaptation des rabattements vers les gares avec le projet local est un outil intéressant.*

### 2.4.4. Cas particulier de la gare Chevilly "Trois communes"

#### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Deux personnes ont soulevé la question du **risque d'encombrement** des rues des communes avoisinantes du fait de l'absence de parking prévu à la gare. Un habitant a insisté sur la nécessité de prévoir un parking pour voitures électriques.

#### **b) Réponse de la SGP**

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

La Société du Grand Paris privilégie le rabattement vers les gares en mode bus pour augmenter l'aire d'influence de chaque

gare et ainsi mieux irriguer les territoires. La Société du Grand Paris travaille ainsi en partenariat avec le STIF, autorité organisatrice des transports et les collectivités, afin que chaque insertion de gare permette de bien s'articuler avec les lignes de bus en correspondance, notamment en apportant une attention particulière sur les fonctionnalités des parvis aux abords des gares.

En complément de cette intermodalité bus, les gares du Grand Paris disposeront chacune d'emplacements pour la dépose minute de véhicules légers particuliers, soit au minimum 3 places pour véhicules légers par gare.

Les places aménagées seront localisées au plus proche des accès à la gare, sur les voiries principales, de préférence en aval des accès à la gare. Les places aménagées permettront une dépose rapide sans stationnement, pour éviter si possible les « encoches », qui attirent un stationnement « ventouse ».

La question de la construction de parkings aux abords des gares a été traitée au paragraphe 2.4.1.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission est consciente que le rabattement vers les gares doit privilégier de manière générale le bus, le vélo et les "dépose-minute". Toutefois, dans le cas présent, compte tenu de la configuration des lieux, la commission est sensible aux risques d'encombrement que pourraient générer le stationnement "sauvage" des véhicules aux abords du parvis de la gare.*

## 2.4.5. Cas particulier de la gare Aéroport d'Orly

### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Le président de la Communauté d'agglomération "Les Portes de l'Essonne" expose :

- que le projet de pôle multimodal de l'aéroport d'Orly ne prévoit aucune place de parking-relais à destination des habitants des Portes de l'Essonne. Une mutualisation avec le parking de 1 700 places de l'aéroport semble indispensable avec une tarification adéquate,
- qu'il demande à être associé au comité du pôle d'Orly ainsi qu'au comité de la ligne 14,
- qu'il souhaite le maintien du groupe de travail "intermodalité" pour optimiser l'itinéraire des bus venant du Sud pour améliorer la connexion avec le T7.

### **b) Réponse de la SGP**

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Le groupe de travail intermodalité de la gare d'aéroport d'Orly se réunit régulièrement depuis 2013 (dernière réunion le 28/05/2015), sous le pilotage de la Société du Grand Paris. La communauté d'agglomération des portes de l'Essonne est invitée et y participe. Les travaux de ce groupe se poursuivront dans le cadre du futur comité de pôle avec les mêmes participants. L'amélioration du parcours des bus sur la plateforme est un des points permanents à l'ordre du jour.

Nous rappelons que sur toutes les gares depuis début 2015, un comité de pôle du même type est mis en place. Il rassemble les collectivités locales, les opérateurs de transports, la Société du Grand Paris, le STIF, l'Etat et la Région et éventuellement les établissements publics d'aménagement. Une étude de pôle, subventionnée par la Société du Grand Paris, est engagée par la collectivité locale ou l'établissement public qui a été désigné pilote de la démarche.

La construction de la gare du GPE à Orly va impacter très fortement l'extension du parking P0 située sur son futur emplacement. La Société du Grand Paris s'est engagée auprès d'ADP à reconstituer la capacité de stationnement de ce parking de 1700 places. Il sera en libre accès au public, et donc accessible aux futurs utilisateurs de la ligne 14. Néanmoins, la Société du Grand Paris ne peut pas s'engager sur la tarification de celui-ci, étant donné qu'il est la propriété d'ADP. Toutefois, ce point pourra être abordé dans le cadre du comité de pôle de la gare d'Aéroport d'Orly.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission estime que la constitution du groupe de travail intermodalité, du comité de pôle (prévu pour chaque gare), et l'engagement de la SGP de reconstituer la capacité de stationnement du parking de 1 700 places avec un libre accès au public donc aux futurs utilisateurs de la ligne 14 est une démarche positive de nature à satisfaire les attentes des usagers. Cependant la commission considère que la tarification du stationnement de rabattement*

*mérite une attention particulière de l'ensemble des acteurs concernés et qu'il convient de comparer, en nombre de places, le besoin de stationnement d'échange pour des habitants du Sud de l'aéroport à la réduction de besoin du fait d'une meilleure accessibilité de l'aéroport en transports collectifs.*

## 2.5. Nom des gares

### X a) Rappel synthétique des observations du public

Sont principalement concernées :

- **Maison-Blanche-Paris 13** : dignifier le quartier "Italie", ou "Moulin de la Pointe" ; la précision Paris 13° est jugée inutile ;
- **Kremlin-Bicêtre-Hôpital**, ajouter le mot "Gentilly",
- **Chevilly "Trois communes"** : indiquer "l'Haÿ-les-Roses", commune où sera implantée cette gare ; ou un nom différent de celui des communes mais en lien avec le secteur ("Jolies Roses") ; organiser une consultation populaire,
- **MIN-Porte de Thiais** : plutôt "Cité de la gastronomie"

### b) Réponse de la SGP

#### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

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.

### c) *Appréciation de la commission d'enquête*

*La commission prend acte de cette réponse ; elle adhère au principe de la concertation avec les communes concernées afin de favoriser la commodité d'utilisation pour les usagers, notamment les voyageurs occasionnels (touristes, étrangers).*

## 2.6. Calendrier

### X a) Rappel synthétique des observations du public

Souhait que la réalisation intervienne **le plus tôt possible** : Cf. urgence, bassin d'emplois, JO 2024.

Toutefois crainte que les délais ne puissent être tenus

Une question : est-il possible d'envisager une mise en service anticipée du tronçon Olympiades-Maison-Blanche ?

### b) Réponse de la SGP

#### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Les acteurs économiques, les futurs usagers, les représentants politiques et territoriaux ont formulé de nombreuses demandes d'accélération du calendrier de mise en service du prolongement de la ligne 14 d'Olympiades à Aéroport d'Orly. Le Premier ministre a confirmé le 13 octobre 2014 des annonces déjà faites en Conseil des ministres le 9 juillet de cette même année. Ainsi concernant le calendrier du Grand Paris Express, il a précisé que la desserte de l'aéroport d'Orly par la ligne 14 serait accélérée en vue d'une mise en service en 2024 au lieu de 2027. Ce calendrier serait compatible avec l'organisation des jeux olympiques d'été de 2024 ou avec l'exposition universelle en 2025, si la France était retenue.

Les principales phases du projet sont les suivantes :

- La période d'études et de procédures réglementaires comprend notamment :
- l'ensemble des études techniques d'opportunité, de faisabilité et de conception,
- les procédures de consultation et d'association du public à la définition du projet (notamment la phase d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique),
- toutes les autres procédures réglementaires nécessaires à la réalisation des travaux (enquêtes parcellaires donnant

lieu à des arrêtés de cessibilité, phase judiciaire de la procédure d'expropriation, procédures d'autorisation ou de déclaration au titre du code de l'environnement, procédures d'archéologie préventive, procédures de demande de permis de construire...).

Cette période sera notamment ponctuée par le décret prononçant l'utilité publique du projet, envisagé mi-2016.

- La période de travaux pourra commencer sur les emprises dont la maîtrise foncière est acquise, avec les travaux préparatoires (dont éventuels travaux de dépollution de certains sites) et les premières déviations de réseaux des concessionnaires (gaz, eau, électricité...), nécessaires à la réalisation des ouvrages. Les travaux du projet vont ainsi démarrer fin 2015 dans la zone d'aéroport d'Orly.

Les autres étapes de la phase travaux concernent la fabrication, la réalisation et le montage des tunneliers, la réalisation des travaux de génie civil et d'équipements (tunnels, gares, sites de maintenance, systèmes et équipements), la fabrication et la livraison du matériel roulant destiné à l'exploitation des lignes, ainsi que la phase d'essais et de marche à blanc avant mise en service commerciale.

Le calendrier détaillé du projet est en cours de consolidation au stade des études d'avant-projet ; Ce calendrier est contraint avec une mise en service au plus tôt en 2024 qui reste compatible avec les Jeux Olympiques d'été de 2024.

Pour répondre à la question posée sur la possibilité de réaliser immédiatement la jonction Olympiades-Maison Blanche Paris XIII : il n'existe pas actuellement de volume souterrain disponible suffisamment grand pour accueillir la station Maison Blanche. Un atelier de maintenance souterrain existe bien en arrière-gare d'Olympiades, mais son volume ne permet pas de préfigurer une station de métro ; il faudra donc créer une nouvelle station à Maison Blanche ce qui rend impossible la réalisation immédiate de la jonction Olympiades – Maison Blanche.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte du calendrier défini. Elle estime que vis-à-vis des JO 2024, la mise en service doit intervenir suffisamment à l'avance, pour "roder" le fonctionnement de la ligne.*

*Elle constate l'impossibilité d'une mise en service anticipée du tronçon Olympiades – Maison-Blanche.*

## **2.7. PMR**

### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Satisfaction mais aussi des interrogations sur la **réalité des engagements**.

### **b) Réponse de la SGP**

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

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/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.

La gare de Villejuif IGR sera elle-même accessible à l'ensemble des voyageurs, y compris pour les personnes en situation de handicap, sur la totalité du parcours de la ville aux trains. Elle se situera à proximité immédiate de l'Institut Gustave Roussy, sur lequel elle ouvre directement. Le parvis de la gare et les aménagements de la future ZAC Campus Grand Parc permettront un cheminement direct, aisé et sécurisé pour tous les voyageurs entre les deux établissements.

**c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission considère que les engagements de la part de la SGP sont clairs, d'autant qu'ils répondent à des obligations légales. Elle adhère au fait de renoncer à des stations courbes qui, en induisant des lacunes entre rame et quai plus importantes compromettraient l'accès aux PMR.*

## **Thème 3 : Les nuisances chantiers**

### **3.1. Observations globales sur les travaux**

#### **1 a) Rappel synthétique des observations du public**

**Demande d'informations, d'anticipation et de concertation.** Sensibilité particulière à la circulation locale, aux pollutions sonores, visuelles, chimiques.

#### **b) Réponse de la SGP**

##### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Pour mener à bien la construction d'un tel projet en lien avec l'ensemble de ses partenaires, la Société du Grand Paris a mis en place une méthode fondée sur la concertation, le dialogue et l'échange. Cette méthode, initiée dès la fin du débat public en 2011, a vocation à se poursuivre jusqu'à la mise en service de l'ensemble du réseau. La RATP complètera cette démarche par une communication de proximité pour l'information du public dans le périmètre des zones de travaux.

Ainsi, toutes les gares du Grand Paris Express font l'objet de comités de pilotage dédiés, qui rassemblent, à chaque fois, les maires, les services de l'Etat, les Présidents de communautés d'agglomération et les Conseils départementaux, les représentants du STIF et les entreprises de transport (RFF, SNCF, RATP et ADP). A ce jour, 55 comités de pilotage sont actifs sur l'ensemble du réseau de transport du Grand Paris Express. Chacun des comités de pilotage est préparé en amont par plusieurs comités techniques. Pour la ligne Bleue 14 sud, la Société du Grand Paris a organisé 39 réunions techniques et 27 réunions de pilotage.

La concertation se poursuit également avec le grand public. En complément des réunions d'information qu'elle organise, la Société du Grand Paris intervient à la demande des élus lors des conseils municipaux. Elle répond aux différentes interrogations des habitants, à l'occasion de réunions de quartier. La concertation et la communication de proximité avec les habitants sera maintenue tout au long du projet et notamment pendant les travaux.

Pour les phases ultérieures aux procédures administratives, la RATP est en charge des modalités de mise en place de cette communication de proximité et du déploiement d'interlocuteurs privilégiés au plus près des territoires.

#### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte des orientations en matière de concertation, de dialogue et d'échange, au sein des comités de pilotage dédiés par gare, orientations qui devront être mises en œuvre par le maître d'ouvrage délégué, la RATP.*

#### **2 a) Rappel synthétique des observations du public**

Sensibilité à l'impact des nuisances de tous ordres sur les **activités économiques**.

#### **b) Réponse de la SGP**

##### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

La Société du Grand Paris a prévu d'adopter des mesures générales appliquées à plusieurs problématiques.

Des mesures générales prévues pour limiter les nuisances sonores des travaux en surface

La Société du Grand Paris fixera les horaires de chantier dans le cadre des appels d'offres des travaux à venir de manière fixe et impérative en concertation avec chaque territoire (à l'exception du creusement du tunnelier et travaux spécifiques qui ne peuvent se faire que de manière continue en semaine), et les opérations les plus bruyantes seront regroupées dans la mesure des contraintes techniques hors des plages horaires sensibles. De plus, chaque entreprise prestataire aura l'obligation contractuelle de s'assurer de l'homologation de ses engins et véhicules de chantier au regard de la réglementation sur le bruit. Par ailleurs, des équipements réducteurs de bruit type silencieux, grilles acoustiques et capotages pourront être mis en place afin de limiter au maximum les nuisances sonores.

Une attention particulière sera portée à la phase chantier durant laquelle un plan de limitation des nuisances sera élaboré qui donnera lieu à une information de la population. L'organisation des travaux fera l'objet de réunions de concertation avec la

population et les élus afin de limiter au maximum les nuisances et de garantir des conditions de sécurité optimales.

Des mesures générales prévues pour limiter les poussières liées aux travaux et avoir un chantier propre

De manière générale et quel que soit la méthode constructive retenue, les travaux à réaliser dans le cadre du projet GPE engendreront des émissions de poussières qui devront faire l'objet de traitement particulier à la source. Par exemple :

- Poussières produites ou liées au creusement avec une machine à forer pleine section ; des bouches d'aspiration doivent être montées au-dessus des différents points de chute des convoyeurs transportant les déblais et l'installation complétée par un dispositif dépoussiéreur à cyclone ou à voie humide. Les convoyeurs seront capotés au besoin de manière à éviter la production de poussière lors du transit des matériaux.

De manière générale, il sera prescrit dans les pièces écrites des marchés de travaux :

- d'arroser les matériaux secs et générateurs de poussières par jet réglable ou à l'aide d'un système de brumisation.
- de mettre en place pour chaque zone de chantier accueillant des engins de terrassement et permettant des circulations de camions, une zone de lavage des engins avant sortie sur la voirie publique.

Des moyens d'incitation et de sensibilisation des entreprises seront prévus contractuellement. Des pénalités financières pourront également être appliquées pour dissuader les entreprises de déroger à ces prescriptions.

les mesures générales prévues pour limiter l'impact des travaux sur la vie locale

Lors des travaux de génie civil, comme lors des travaux préparatoires, les chantiers seront organisés localement, au cas par cas, de manière à faciliter la circulation automobile et à assurer l'accès permanent aux habitations, aux commerces, aux emplois, et aux lieux publics. Les riverains, commerçants, usagers de la voirie et des transports publics seront régulièrement informés du déroulement et de l'avancement des travaux, des perturbations possibles et des mesures mises en place. Par ailleurs, des mesures d'accompagnement auront pour objet de minimiser les impacts des travaux.

Le maître d'ouvrage met en place un dispositif d'indemnisation des commerces et activités impactés par ses travaux ou ceux conduits par les différents concessionnaires pour les besoins du projet. A cet effet, une commission de règlement amiable (présidée par un magistrat et composée de représentants du monde économique et du maître d'ouvrage) sera chargée de définir les périmètres dont les commerces et activités pourraient faire l'objet d'une indemnisation (périmètres qui pourront évoluer dans le temps), d'analyser l'impact économique des travaux au travers de bilans des différentes sociétés qui la solliciteront et de proposer une indemnisation amiable à l'instance décisionnaire du maître d'ouvrage.

Pour la réalisation des ouvrages souterrains, il est prévu la mise en place d'une démarche de gestion efficace des déblais. Les volumes excavés seront évacués le plus rapidement possible pour éviter les nuisances pour les riverains, de plus les itinéraires d'évacuation seront définis afin de favoriser les voiries structurantes. De même, les horaires de chantier mentionnés ci-dessus seront respectés.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission note les dispositions pour contractualiser des moyens de sensibilisation et d'incitation lors des marchés de travaux, prendre en compte l'impact des travaux sur l'activité économique et pour minimiser d'éventuelles interruptions d'activité pendant les travaux.*

## **3 a) Rappel synthétique des observations du public**

**Plans de circulation** temporaires, notamment pour les cyclistes. Globalement, respect de l'environnement.

## **b) Réponse de la SGP**

### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Préalablement aux travaux pendant les phases de conception, la Société du Grand Paris a prévu que les maîtres d'œuvre recherchent toutes les solutions permettant de minimiser les impacts du chantier sur les aménagements locaux et notamment sur les pistes cyclables. Ces solutions qui visent à réduire les nuisances s'imposeront contractuellement aux entrepreneurs lors de la réalisation des travaux sous peine de pénalités. Pour les cas où la préservation ou la déviation temporaire d'une piste cyclable pendant les travaux ne pourrait pas être mise en place faute d'espace ou de garantie suffisante pour le parcours sécurisé des cyclistes, le phasage du chantier sera étudié de sorte qu'il minimise l'interruption de la piste dans la durée et

dans l'espace.

Une information adaptée aux contextes des travaux et à leur avancement sera mise en place pour les riverains. Un jalonnement spécifique sera installé (panneaux provisoires notamment pour indiquer la disponibilité des pistes cyclables).

Le projet fait l'objet depuis son lancement, d'une démarche de prise en compte des enjeux environnementaux notamment pour le choix du tracé, mais également pour la conception des ouvrages, comme les gares, les ouvrages de sécurité. Pour cela, l'ensemble des thématiques environnementales ont fait l'objet d'études, dont les principaux résultats sont présentés dans l'étude d'impact. En application du principe de proportionnalité, les sites les plus sensibles concernés par le projet ont conduit à la réalisation d'études détaillées.

Des mesures d'évitement, de réduction, et le cas échéant de compensation sont prévues dans le cadre du projet pour limiter tous les impacts inhérents à ce projet de grande envergure.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission note les dispositions que la SGP imposera aux maîtres d'œuvre, en matière de maîtrise de nuisances diverses, notamment sur les circulations dont celles des vélos. La commission considère que la mise en place de comités de suivi travaux offre un réel espace de dialogue, en particulier avec les citoyens, et un moyen de vérifier la tenue des engagements.*

## **3.2. Bases chantiers**

### **3.2.1. La base Jean-Prouvé**

#### **1 a) Rappel synthétique des observations du public**

Sensibilité à la circulation et au stationnement des **poinds lourds** (horaires et itinéraires).

Attention particulière pour certains lieux : école, crèche, jardins familiaux.

#### **b) Réponse de la SGP**

##### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Concernant la gestion des nuisances de chantier sur le site de l'ouvrage annexe « Jean Prouvé » :

Plusieurs mesures seront prises pour que le chantier soit acceptable pour les riverains proches et notamment :

- Pour éviter l'évacuation des déblais par camions, la Société du Grand Paris étudie la mise en place d'un tapis convoyeur le long de l'autoroute A6 jusqu'au sud de la Redoute. Les déblais seront ensuite transbordés sur des camions et emprunteront l'autoroute A6 en direction du sud grâce à l'aménagement d'une voie d'insertion sécurisée (cf. Pièce G4.1 du dossier de DUP §3.7). Dans les zones sensibles, ce tapis pourra être insonorisé par des capotages adéquats.
- Des études sont en cours avec SNCF Réseau afin d'utiliser les voies ferrées pour l'évacuation des déblais à Pont de Rungis.



- Mise en place d'une barrière végétalisée et d'un écran anti-bruit au niveau du lotissement proche. Les performances de cet écran phonique seront adaptées en fonction des résultats des études acoustiques sur cette base chantier. Elles viseront à maintenir le cadre de vie des riverains. De plus, l'organisation et notamment la répartition spatiale des zones de chantier sur cette base vie éloigneront autant que possible les activités génératrices de bruit ou de poussière, des zones habitées.
- L'accès aux jardins ouvriers sera maintenu pendant toute la durée des travaux

### c) **Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de la mise en place de moyens particuliers à proximité de la base de chantier Jean Prouvé pour réduire les nuisances en termes de transport des déblais par tapis convoyeur, d'écran anti-bruit,*

## 2 a) **Rappel synthétique des observations du public**

Présence d'une **canalisation** d'eau potable

## b) **Réponse de la SGP**

### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

La canalisation n'est effectivement pas citée dans le dossier de déclaration d'utilité publique ; toutefois, elle a bien été identifiée par la Société du Grand Paris et les bureaux d'études lors des études préliminaires. Ainsi, lors de la consultation « inter-administrative » réalisée au cours de l'année 2014, la Société du Grand Paris a recueilli de la part des principaux concessionnaires (dont le Syndicat des Eaux D'Ile-de-France), les zones d'interaction potentielle des ouvrages du GPE avec les différents réseaux. Les études d'avant-projet qui sont en cours de réalisation préciseront si cette canalisation doit être déviée pour les besoins du projet.

### c) **Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de la consultation des concessionnaires de réseaux répertoriés.*

**3 a) Rappel synthétique des observations du public**

Présence d'une **zone d'intérêt écologique** à proximité de la base chantier

**b) Réponse de la SGP****Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013, le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France a été adopté par arrêté n°2013294-0001 du préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, le 21 octobre 2013. Ce document précise notamment les secteurs présentant des enjeux de corridors écologiques, que ce soient les trames vertes et les trames bleues.

Le SRCE identifie dans la zone du parc des Hautes-Bruyères, un secteur reconnu pour son intérêt écologique comme continuité en contexte urbain. Cet état est rappelé à la page 174 de la pièce « G.1 État initial ». Les données locales de continuité écologique sont également mentionnées dans le dossier, comme la Coulée verte Bièvre-Lilas du Conseil départemental du Val de Marne.

Des prospections écologiques menées par un bureau d'étude spécialisé au niveau de la zone Jean Prouvé n'ont pas conduit à identifier d'enjeux sensibles. Les principaux résultats des inventaires sont présentés à partir de la page 152 de la pièce « G.1 État initial » de l'étude d'impact.

Néanmoins, ce site présente une bonne opportunité pour restaurer une continuité écologique intéressante, et identifiée dans le SRCE. Si l'implantation de l'ouvrage au niveau du site de Jean Prouvé entrainera de fait des effets pendant la phase de chantier, il est prévu à la fin des travaux, un réaménagement écologique de l'ensemble de la parcelle qui visera à favoriser la biodiversité. Le fonctionnement de l'ouvrage de sécurité ne nécessite que le maintien d'un accès sur une surface très limitée en bordure du site. La zone Jean Prouvé pourra participer à la démarche de restauration de la continuité écologique urbaine de ce territoire.

**c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission considère que le réaménagement écologique visant à favoriser la biodiversité à l'issue des travaux est une mesure de compensation indispensable.*

**3.2.2. La base Pont-de-Rungis****X a) Rappel synthétique des observations du public**

Evacuation des **déblais** par le fer.

**b) Réponse de la SGP****Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

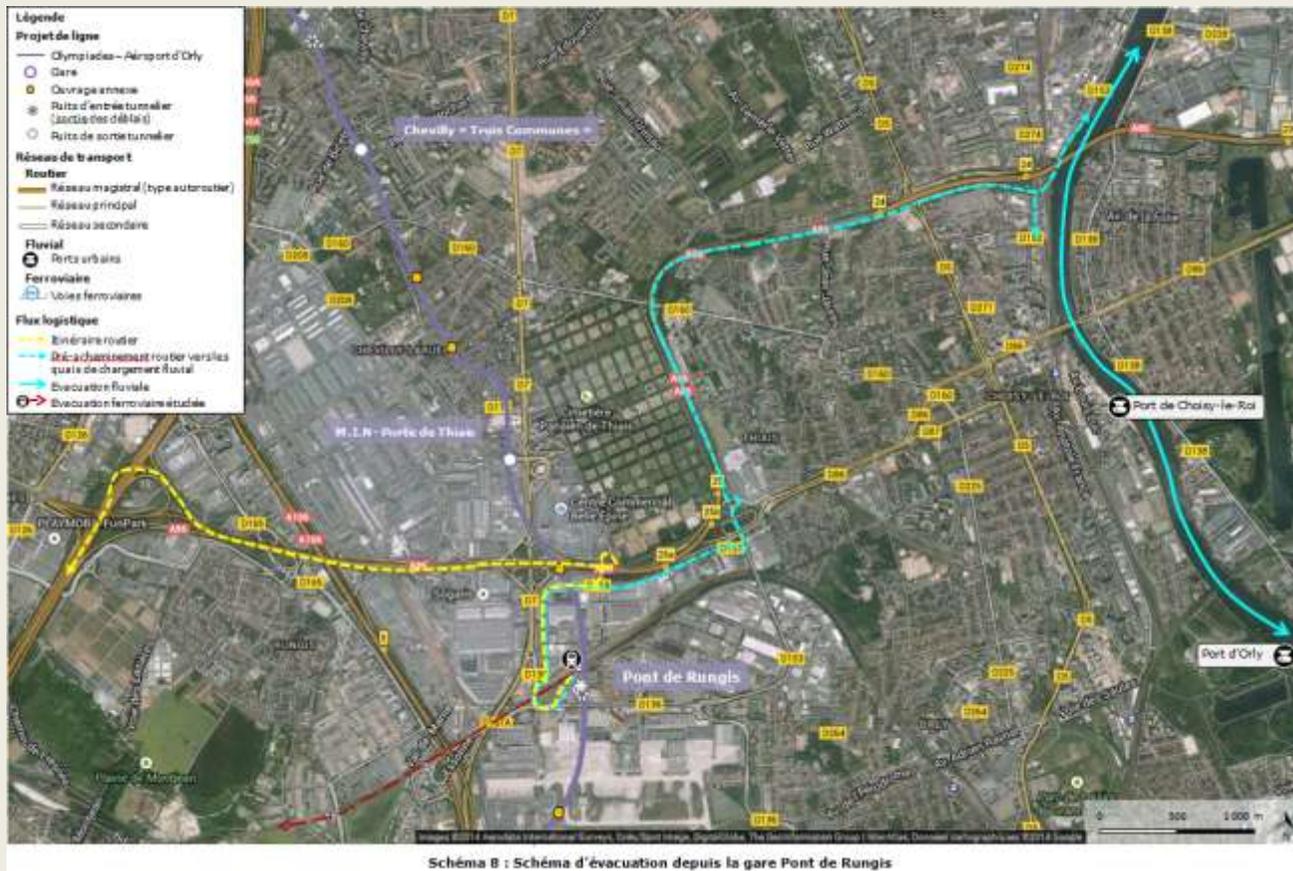
Le rail dispose, tout comme la voie d'eau, d'un avantage de grande capacité par convoi et d'un transport sur longue distance permettant d'une part, de limiter le nombre de rotations par camions depuis et vers le chantier et d'autre part, de rejoindre et favoriser l'évacuation vers des installations plus éloignées de la zone de chantier.

Le site de Pont de Rungis apparaît comme un site potentiel pour évacuer les déblais par la voie ferroviaire. Le projet de gare Pont de Rungis de la Ligne 14 Sud (ligne bleue) est situé au sud des lignes ferroviaires exploitées par la SNCF. Ces voies permettent de rejoindre les départements du Nord-Ouest de la France et la Ligne à Grande Vitesse (LGV) en direction du sud de la France. Une partie est actuellement utilisée pour la circulation des voyageurs des lignes du RER C desservant la gare RER existante de Pont de Rungis qui sera en correspondance avec la future gare.

Il ressort des premiers diagnostics de faisabilité, que des voies SNCF au Nord ou au Sud des voies RER sont éventuellement disponibles pour l'évacuation des déblais depuis la base chantier. Ces voies sont aptes à la circulation de trains de fret marchandises. Plusieurs contraintes doivent cependant être levées pour permettre cette évacuation, en plus de celles liées à la manipulation des matériaux et à leur transport.

La RATP approfondit ce diagnostic avec SNCF-Réseau pour étudier l'opportunité et la faisabilité de la mise en œuvre de l'évacuation ferroviaire depuis Pont de Rungis. Une convention d'étude a été signée entre les deux établissements sur cette

thématique. Plus généralement sur les modes d'évacuation des déblais du prolongement L14 sud (tapis convoyeur, itinéraires routiers, etc.), la Société du Grand Paris et la RATP travaillent d'ores et déjà en partenariat en le CD94 qui est partie prenante des comités techniques et des comités de pilotage. Le schéma ci-dessous présente aussi des circuits alternatifs et complémentaires de l'évacuation ferroviaire pour rejoindre le réseau routier magistral (pointillé jaune) ou le transport fluvial (pointillé bleu).



### c) *Appréciation de la commission d'enquête*

La commission prend acte de la convention d'études signée entre la RATP et SNCF-Réseau pour examiner l'évacuation ferroviaire des déblais depuis la base de Pont de Rungis.

## 3.3. Travaux de gares

### 3.3.1 A la gare Maison-Blanche-Paris XIII

#### X a) **Rappel synthétique des observations du public**

Interrogations diverses : impact sur les **fondations** de la tour Super Italie (vibrations, bruit, ...), **garanties, accès**.

**Une contreproposition** : évacuation des déblais par la petite ceinture.

#### b) **Réponse de la SGP**

##### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Concernant les nuisances sonores relatives aux chantiers du GPE, les réponses ont été apportées à la question 3.1.

Concernant la stabilité de la Tour Super Italie et par extension tout avoisinant au projet de la L14 Sud (autour des gares, des ouvrages annexes ou des tunnels) : La Société du Grand Paris et la RATP ont mis en place une méthodologie pour garantir

leur intégrité. Cette méthodologie a été détaillée dans le chapitre 3.5 de la pièce G (rapport 1/3 – état initial). En particulier, la méthode dite « des parois moulées » a été retenue pour la station Maison Blanche Paris XIII au stade des études préliminaires car elle est faisable dans le contexte contraint de cette implantation moyennant un phasage des zones à ciel ouvert/couvertes pour préserver les fonctionnalités de surface (accès riverains, parkings et véhicules d'urgence). Cette technique permet aussi de maîtriser les risques et d'assurer la stabilité des avoisinants.

S'agissant des questions relatives aux déformations de sols et aux vibrations, elles sont détaillées ci-après :

Le projet peut présenter des interactions avec différents types d'ouvrages le bâti au sens large, les réseaux enterrés et les infrastructures (ferroviaire, routières ou ouvrages d'art).

Les phases d'études à venir vont permettre d'affiner les connaissances sur ce bâti qui ont été récoltées en phase études préliminaires. Dans ce cadre, plusieurs études vont être menées, elles permettront de caractériser de manière détaillée le bâti et le sous-sol dans la zone d'interférence du projet.

#### Etude d'interférométrie radar :

Selon les zones de sensibilité avérées du bâti, ce type d'étude permet de caractériser le contexte environnemental du projet grâce à l'analyse de photographies satellitaires acquises depuis 1992 et d'avoir ainsi un historique des mouvements du sol et donc du bâti.

#### Etude géologique géotechnique et hydrogéologique :

De nombreux sondages ont été réalisés pour définir un modèle géologique (nature des sols), géotechnique (comportement) et hydrogéologique (présence d'eau). En complément, des essais géophysiques pourront être réalisés pour préciser certaines caractéristiques du sol.

L'ensemble de ces données permet de réaliser des modèles qui permettront de prévoir le comportement du sol en fonction des travaux à réaliser. Le détail des campagnes de reconnaissances réalisées à ce jour est détaillé dans la pièce G.

#### Enquête caves et bâtis :

Elle aura un double objectif : reconnaître le bâti au sens large, déterminer sa sensibilité intrinsèque, le but étant de mettre en place des méthodes constructives adaptées et de garantir ainsi un niveau de sécurité optimal.

Ces dispositions doivent permettre de caractériser le bâti :

Dans un premier temps, tant d'un point de vue géométrique que structurel (niveau des fondations, système de poutraison, etc...). Pour ce faire des enquêtes administratives (auprès des mairies, services des permis de construire, Inspection Générale des Carrières, etc...) seront réalisées.

Elles seront suivies de visites sur le terrain, le but étant de déterminer l'état du bâti de visu : état général, confirmation du nombre de niveaux de sous-sols, nombre d'étage, présence de fissures, présence d'infiltration, etc.... A partir de ces éléments la sensibilité intrinsèque du bâti sera déterminée par des experts en bâtiment mandatés par le projet. Si les données récoltées ne sont pas suffisantes, des reconnaissances de fondations pourront être engagées par la RATP afin de déterminer au mieux les conditions de réalisation des travaux.

L'ensemble de ces éléments permettra dans le cadre des études à venir, à définir des modèles de comportement de sol tant d'un point de vue déformations que transmission des vibrations. Au regard des résultats obtenus, des travaux préalables pourront être nécessaires, les dispositions constructives seront adaptées au contexte local.

#### Méthodes de suivi en phase travaux

Une auscultation de surface dans les zones reconnues comme sensibles aux tassements sera mise en place en amont de la phase de chantier (environ une année avant le début des travaux de génie civil), et sera maintenue en phase travaux. Les déplacements enregistrés seront alors comparés aux estimations des phases études (estimations faites par un logiciel de modélisation). Dans le cas de dépassement des valeurs seuils, les méthodes constructives seront immédiatement adaptées.

L'évacuation des déblais de la station Maison Blanche Paris XIII par la petite ceinture a déjà été étudiée. Les premiers

résultats de ces études montraient des difficultés à mettre en place un système d'évacuation (transbordement depuis le chantier, point de sortie des déblais, sécurisation du parcours vis-à-vis de l'intrusion de personnes étrangères aux travaux, ...). Toutefois, la Société du Grand Paris a entendu les demandes pertinentes des riverains et a demandé que la RATP instruisse à nouveau ce sujet à l'occasion des études d'avant-projet.

**c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission constate que la SGP poursuit des études pour améliorer ses connaissances des bâtis et du sous-sol afin d'adapter les méthodes constructives en conséquence pour répondre aux inquiétudes des riverains.*

*La commission prend acte que la SGP a demandé à la RATP de poursuivre ses études sur les options d'évacuation des déblais pour la gare de Maison-Blanche.*

### 3.3.2 A la gare Kremlin-Bicêtre-Hôpital

**X a) Rappel synthétique des observations du public**

Déroulement de chantier, **contentieux**.

**b) Réponse de la SGP**

**Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Concernant le déroulement du chantier de la gare de KBH, les travaux sur le site commenceront par les dévoiements des concessionnaires et le déplacement des bâtiments situés sur l'emprise de la future gare. Les travaux de génie civil pourront alors se poursuivre avec la construction des infrastructures de la gare. Puis le tunnelier traversera la « boîte gare » du sud vers le nord en direction de Maison Blanche Paris XIII. Enfin, les travaux d'aménagement intérieur (niveaux intermédiaires, locaux techniques, etc.) et extérieur (parvis, bâtiment voyageur, abris vélos, etc.) parachèveront l'ouvrage pour sa mise en service prévue à la mi-2024.

La RATP, en qualité de maître d'ouvrage pour la réalisation du projet, a prévu de réaliser de manière systématique, des constats contradictoires amiables à l'aplomb du tunnel. Cette procédure permet de faire constater l'état de l'existant par un expert agréé par les deux parties et protège tant le propriétaire privé que les ouvrages de la Société du Grand Paris. Les frais d'expertise sont pris en charge in fine par la Société du Grand Paris.

Dès lors qu'il sera établi par la suite que des désordres apparaîtraient directement liés aux travaux réalisés par la RATP, celle-ci procédera à leur indemnisation suivant les principes régissant les dommages de travaux publics.

**c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission retient que la RATP, maître d'ouvrage délégué, réalisera de manière systématique des constats contradictoires amiables à la charge de la SGP et que les désordres éventuels liés aux travaux seront indemnisés.*

*Elle considère que ces engagements sont de nature à réduire les risques de dommages liés au chantier et à compenser les éventuels dommages qui n'auraient pas été évités*

### 3.3.3 A la gare Chevilly-trois communes

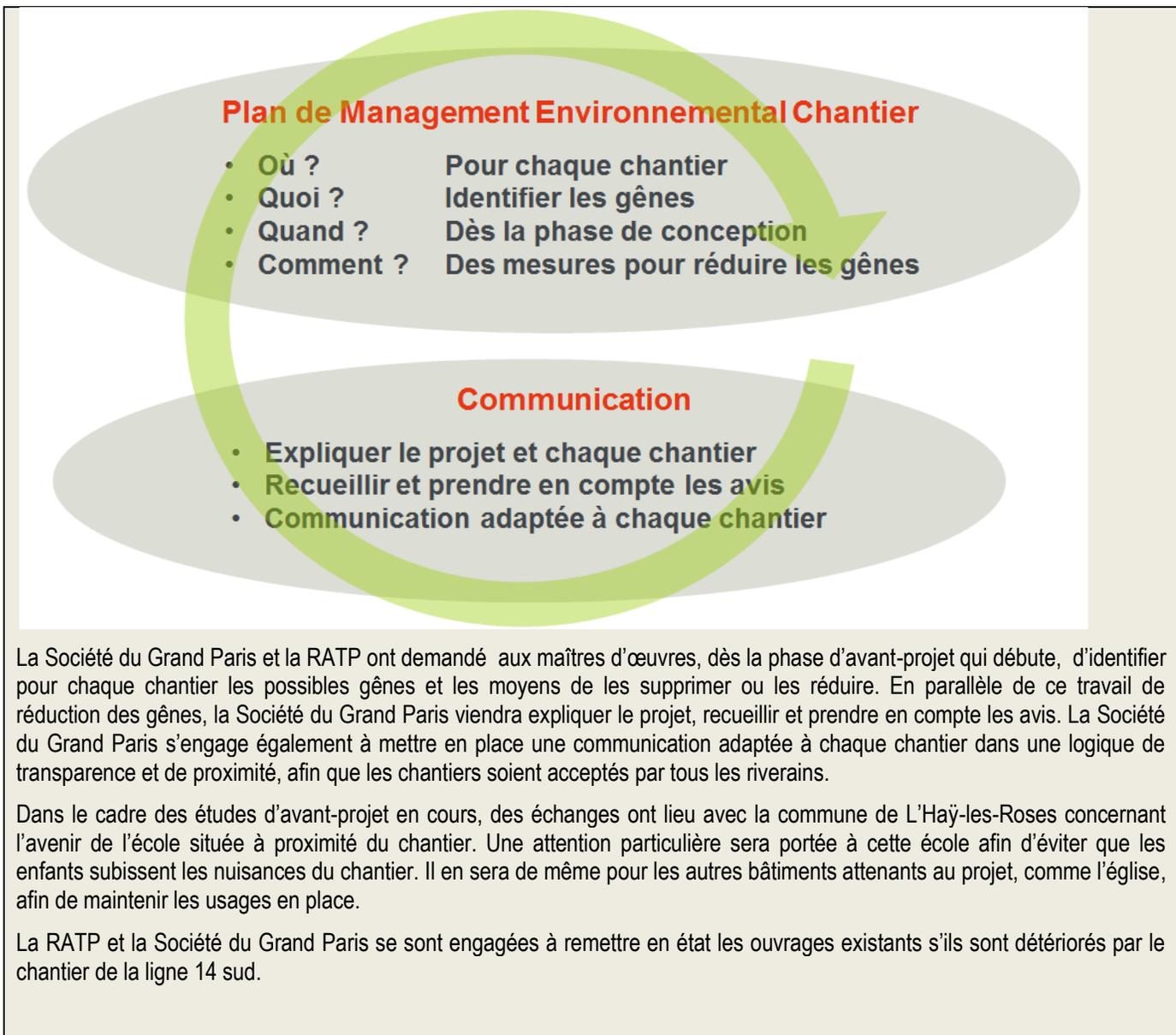
**X a) Rappel synthétique des observations du public**

Protection du **groupe scolaire. Voirie**.

**b) Réponse de la SGP**

**Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Afin de garantir que tout sera mis en œuvre pour limiter les nuisances des chantiers, la Société du Grand Paris a mis en place le plan de management environnemental chantier.



### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend note des dispositions du plan de management environnemental chantier et de la communication en parallèle. Elle estime que constitue une démarche importante la demande aux maîtres d'œuvre d'identifier les possibles gênes et de les pallier en totalité ou partiellement, en particulier celles que pourraient subir des enfants.*

## **3.4. Ouvrages annexes, puits et SMR**

### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Site de maintenance sur des terres agricoles.

Localisation des puits d'aération

### **b) Réponse de la SGP**

**Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Le site de maintenance et de remisage de la ligne 14 n'est pas implanté sur des espaces agricoles de « premier ordre ». Il se situe sur une parcelle non cultivée, propriété d'Aéroports de Paris.

#### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Cette question a déjà fait l'objet d'une réponse dans le paragraphe 2.2 Tracé et Thème 10.

#### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de ces réponses.*

### **3.4. Tunneliers, vibrations et hydrogéologie**

#### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Interrogations sur les vibrations et les **risques d'effondrement**, notamment à Chevilly-Larue, le Kremlin-Bicêtre.

Risques sur les **nappes phréatiques** : à l'Haÿ-les-Roses (Cf. aquifère de faible profondeur), à Paris (Cf. pollution des sols)

Présence d'une **canalisation de gaz HP** à l'Haÿ-les-Roses

#### **b) Réponse de la SGP**

#### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

La réalisation d'une infrastructure souterraine de cette envergure est susceptible d'entraîner des vibrations pendant les étapes de construction des différents ouvrages, comme le tunnel, les gares, les ouvrages de sécurité. En vue de réduire ces nuisances potentielles, les méthodes constructives les plus adaptées ont été retenues. Il s'agit notamment du recours en règle générale pour les gares et les ouvrages annexes à la méthode des parois moulées qui permettent de limiter de manière très importante les vibrations (se référer à la page 102 de la pièce « G.2 Présentation du projet, des impacts et des mesures d'accompagnement »).

En ce qui concerne les phases de creusement du tunnel, le recours à la méthode du tunnelier permet de limiter les risques liés à la géologie et l'apparition de nuisances fortes en surface. La réalisation ces dernières années de sondages géologiques tout le long du tracé a permis d'assurer une bonne connaissance des terrains et de définir les modalités techniques les plus adaptées. Le creusement étant effectué en profondeur, les nuisances vibratoires potentielles restent limitées. De plus, il convient de noter qu'un tunnelier avance de 12 mètres par jour environ. Au niveau d'un pavillon, les travaux liés au passage d'un tunnelier se limiteront à quelques jours. Des opérations de communication pendant toute la phase de travaux sont prévues auprès des riverains pour les informer de l'avancement du chantier.

Concernant le traitement des carrières le chapitre 4.1.1.6 de la pièce G rapport 2/3 reprend en détail l'ensemble des dispositions qui seront mis en place dans ces zones.

Pour répondre à la question de M. VILLARD sur le diamètre extérieur du tunnel de la ligne 14 sud : il est d'environ 9 mètres.

#### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

La construction de l'infrastructure des gares du prolongement de la ligne 14 sud par la méthode des parois moulées est détaillée au chapitre 4.2.1.5 de la pièce G rapport 2/3. Cette technique mise en œuvre sur de très nombreux projets en infrastructure est privilégiée car elle limite la mise en communication des nappes (dispersion d'éventuels polluants) ainsi que leur rabattement (abaissement volontaire du niveau d'une nappe). La méthode des parois moulées permet ainsi d'avoir un impact faible sur les équilibres hydrogéologiques d'un site.

Concernant l'effet de barrage et la possible inondation des caves à proximité du projet, le risque est faible du fait du sens des écoulements naturels des nappes en présence (orientation Nord Sud comme la ligne). Lors des études préliminaires approfondies, deux études hydrogéologiques ont été menées sur les gares de Maison Blanche Paris XIII et Kremlin Bicêtre Hôpital – les autres gares étant peu ou pas concernées par les écoulements du bassin versant. Elles ont conclu à l'absence de remontée/abaissement significatifs du niveau des nappes souterraines en amont/aval des ouvrages projetés. En complément de ces premières analyses, des études hydrogéologiques poussées vont être menées sur le L14 sud et

permettront le cas échéant, de calibrer les dispositifs à mettre en œuvre si un effet de barrage était avéré. Ces éventuelles dispositions sont détaillées au chapitre 4.2.1.5 de la pièce G rapport 2/3.

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Au stade des études préliminaires, aucune conduite de gaz n'a été identifiée sur la commune de l'Hay-les-Roses dans l'emprise du tracé du tunnel ou de la gare de Chevilly « Trois Communes ». Dans le cadre des études d'avant-projet en cours, de nouvelles demandes de renseignements seront adressées à tous les concessionnaires répertoriés sur la commune ce qui permettra de confirmer ou non l'interaction du projet transport avec les réseaux existants et le cas échéant, d'anticiper leur éventuel dévoiement.

Des travaux similaires sont en cours pour le prolongement de la ligne 14 au nord de la station Saint-Lazare vers mairie de Saint-Ouen. Des visites réservées au public sont organisées régulièrement. Nous vous invitons donc à consulter le site internet dédié à ce chantier [www.prolongerligne14-mairie-saint-ouen.fr](http://www.prolongerligne14-mairie-saint-ouen.fr) et à prendre les contacts et informations utiles.

#### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de l'adaptation des méthodes constructives et de creusement pour limiter les effets vibratoires et les effets sur les équilibres hydrologiques des sites. Les demandes complémentaires d'information sur les réseaux sont considérées comme une mesure conservatoire utile réduisant un éventuel surcoût.*

### **3.4. Déblais, traitement et réemploi**

#### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Forte sensibilité à la **gestion des déchets** : horaires et moyens d'évacuation, traitement, pollution, valorisation par un éventuel réemploi (notamment pour un écran phonique le long de l'A6), stockage intermédiaire, ...

#### **b) Réponse de la SGP**

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

La réalisation des différents ouvrages souterrains de la ligne 14 Sud, comme les gares, les ouvrages de sécurité ou le tunnel entrainera la production de grands volumes de déblais. Cet enjeu important a conduit à proposer une démarche spécifique pour assurer une gestion efficace de ces volumes qui limite les nuisances pour les riverains et qui permet d'assurer une revalorisation des terres de bonne qualité. Cette démarche initiée depuis les premières études du projet porte sur plusieurs orientations, comme (ces éléments sont présentés à la page 112 de la pièce G.2 de l'étude d'impact) :

- Privilégier les modes de transports alternatifs (fluvial et ferré)
- Favoriser un transport routier plus productif, respectueux de l'environnement et plus sécurisé
- Assurer une gestion rationnelle et économe des déblais en limitant le stockage définitif, en recherchant toutes les voies de valorisation
- Développer la synergie entre les acteurs et le territoire afin de préparer l'arrivée des chantiers, notamment dans le cadre de projets de développement local et contribuer au développement des territoires
- Organiser le suivi opérationnel des chantiers en adaptant si besoin le Schéma directeur sur la durée des chantiers et en l'inscrivant dans une démarche « qualité-évaluation ».

Le territoire concerné par la ligne 14 Sud ne permet pas de proposer un accès direct à la voie fluviale. Dans ce contexte, un pré approvisionnement par camions serait alors nécessaire. Cette solution est toujours étudiée, les itinéraires éventuels sont notamment présentés aux pages 115 et 116 du même dossier. S'agissant de la voie ferrée, seule une opportunité existe au niveau de la gare de Pont de Rungis, lié à l'existence d'un important faisceau de voies. Des études sont également en cours pour évaluer le potentiel de cette solution.

Pour les autres ouvrages, le recours aux camions est nécessaire. Des mesures permettront de limiter de manière très importante les nuisances pour les riverains. Il s'agit notamment de limiter les horaires de chantier et d'évacuation des terres,

de prévoir des dispositifs de nettoyage des camions. Pour le site de Jean Prouvé concerné par un puits de départ de tunnelier, un tapis convoyeur permettra de sortir les terres de creusement vers une zone au Nord, et ainsi de réduire les nuisances sonores pour les riverains de la zone pavillonnaire.

Les terres excavées concernées par des pollutions existantes feront l'objet d'opération de dépollution. Les terres de bonne qualité pourront être utilisées dans le cadre de projets d'aménagement limitrophes cohérents. A ce titre, une enquête auprès de l'ensemble des collectivités franciliennes a été réalisée en 2015 pour identifier ces projets.

**c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission partage la préoccupation de la SGP de valoriser les déblais en synergie avec d'autres acteurs du territoire, d'une part, et de rechercher des transports alternatifs à la voie routière, d'autre part. La traçabilité des déblais constitue une démarche particulièrement valorisante.*

## **Thème 4 : L'exploitation de la ligne**

### **4.1. Bruits, vibrations et aérations**

#### **1 a) Rappel synthétique des observations du public**

Inquiétude sur **le bruit et les vibrations** d'exploitation de la ligne sur le long terme. Référé préventif revendiqué vis-à-vis du risque de dommages. Les principaux lieux concernés sont : Paris (avenue d'Italie et rue Caillaux), le Kremlin-Bicêtre (zone de carrière), Chevilly-Larue, Rungis.

#### **b) Réponse de la SGP**

##### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Dans le cadre de la maîtrise des vibrations liées aux circulations du métro, des simulations numériques sont réalisées à différentes étapes du projet. La sélection des zones à modéliser est faite en fonction de la sensibilité intrinsèque du bâti, et/ou de la nature des activités qui s'y déroulent.

Ces modélisations complexes nécessitent des données d'entrée qui devront être confirmées au fur et à mesure de leur acquisition. En particulier, les données de sol sont prépondérantes pour déterminer la propagation des ondes depuis le radier du tunnel jusqu'en surface, et aux fondations du bâti. La superposition des couches géologiques conduit à des phénomènes particuliers en fonction des caractéristiques physiques des matériaux de chaque couche (masse volumique, module de Young, facteur de perte par amortissement, célérité des ondes de compression et cisaillement...). Ces données d'entrée seront confirmées par des sondages géotechniques au droit des points choisis pour les simulations, avec prélèvements et essais en laboratoire.

Pendant la phase de construction (tunnel vide non équipé), des mesures de fonction de transfert vibratoire pourront être réalisées in situ afin de contrôler le niveau réel reçu en surface, afin de calibrer au plus fin de modèle de simulation.

Les retours d'expérience de métros sur pneumatiques montrent que le niveau vibratoire transmis en surface se situe en dessous des seuils de perception. Néanmoins, dans certaines configurations particulières (dalles de grande portée, plan de roulement à faible profondeur), les circulations des rames pourraient occasionner la perception de vibrations et de nuisances associées. Le cas échéant, des tapis anti-vibratiles seront intégrés dans le système de pose de voie pour atténuer les vibrations à la source et assurer le respect des seuils.

La RATP, en qualité de maître d'ouvrage pour la réalisation du projet, a prévu de réaliser de manière systématique, des constats contradictoires amiables à l'aplomb du tunnel. Cette procédure permet de faire constater l'état de l'existant par un expert agréé par les deux parties et protège tant le propriétaire privé que les ouvrages de la Société du Grand Paris. Les frais d'expertise sont pris en charge in fine par la Société du Grand Paris.

Dès lors qu'il sera établi par la suite que des désordres apparaîtraient directement liés aux travaux réalisés par la RATP, celle-ci procèdera à leur indemnisation suivant les principes régissant les dommages de travaux publics.

#### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte que des simulations numériques des vibrations seront réalisées et qu'elles nécessiteront le recueil de données géologiques détaillées qui seront obtenues au fur et à mesure du déroulement du chantier.*

*Elle retient que la RATP, maître d'ouvrage délégué, réalisera de manière systématique des constats contradictoires amiables à la charge de la SGP et que les désordres éventuels liés aux travaux seront indemnisés.*

*Elle considère que ces engagements sont de nature à réduire les risques de dommages liés au chantier et à compenser les éventuels dommages qui n'auraient pas été évités.*

*En revanche, pour le long terme, la commission note que le retour d'expérience montre que dans le cas d'un métro sur pneus, le niveau de vibrations se situe au-dessous du seuil de perception.*

*Elle prend acte aussi que, le cas échéant, des tapis anti-vibratoires seront mis en œuvre pour atténuer les vibrations à la source et pour assurer le respect des seuils admissibles.*

*La commission estime ces éléments de réponse comme satisfaisants.*

**2 a) Rappel synthétique des observations du public**

Autres inquiétudes : les impacts à long terme sur les **ouvrages d'assainissement** ; le **contrôle** du respect des engagements.

**b) Réponse de la SGP****Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Les impacts sur les ouvrages d'assainissement peuvent être de deux ordres :

- Le premier concerne la conservation de leur intégrité au regard des impacts potentiels liés à la réalisation de l'infrastructure, ce point est traité à la question précédente, puisque le bâti est considéré au sens large.
- Le deuxième concerne leur bon fonctionnement et le niveau de saturation attendu par les éventuels rejets des eaux d'exhaure dans ces réseaux. Ces volumes sont précisés dans la pièce B.3 du dossier d'étude d'impact, dans la rubrique « Hydrogéologie ».

La présence de nappes sur la ligne 14 sud et la nécessité de se protéger de celles-ci pour les travaux de génie civil est un risque relativement faible. En effet, dans la partie Nord de la ligne 14 sud, les gares ne sont que peu concernées par les nappes, dans la partie sud la ligne, les gares se situent sous nappe, mais elle est peu productive.

De plus, les méthodes constructives mises en place limitent le rabattement des nappes pour les gares, l'ensemble des dispositions envisagées sont détaillées au chapitre 4.2.1.5 de la pièce G rapport 2/3. Pour la zone de tunnel, la réalisation de ce dernier au tunnelier évite le rabattement de nappes.

Les rabattements de nappes seront donc limités par l'hydrogéologie en elle-même, mais également par la mise en place de méthodes constructives adaptées. Par ailleurs, la Société du Grand Paris et la RATP travaillent conjointement avec les partenaires gestionnaires de l'évacuation des eaux d'exhaure afin de caler au mieux les phases de rejet au réseau en fonction de la pluviométrie notamment.

L'impact sur les ouvrages d'assainissement sera donc maîtrisé.

La réalisation d'une infrastructure souterraine de cette envergure est susceptible d'entraîner des vibrations pendant les étapes de construction des différents ouvrages, comme le tunnel, les gares, les ouvrages de sécurité. En vue de réduire ces nuisances potentielles, les méthodes constructives les plus adaptées ont été retenues. Il s'agit notamment du recours pour les gares et les ouvrages annexes à la méthode des parois moulées qui permettent de limiter de manière très importante les vibrations (se référer à la page 102 de la pièce « G.2 Présentation du projet, des impacts et des mesures d'accompagnement »), et à la méthode du tunnelier pour le tunnel.

En ce qui concerne les vibrations en phase d'exploitation, des modélisations vibratoires ont été réalisées par des bureaux d'étude spécialisés. Les différents critères liés à cet enjeu ont été pris en compte, comme la profondeur du tunnel, les caractéristiques du sous-sol, la présence de fondations et d'établissements sensibles. Les principaux résultats de ces modélisations sont présentés dans la pièce G.2 de l'étude d'impact dans la rubrique « Vibrations ». Au vu de la technique retenue pour le roulement, sur pneus, de la profondeur du tunnel et des dispositions prévues pour le confortement des anciennes carrières, et des modélisations réalisées, les impacts sur les vibrations liés à l'exploitation du réseau sont considérés comme faibles. Dans le cas où dans les étapes ultérieures, les modélisations à venir montreraient des niveaux de vibration plus élevés, des dispositifs spécifiques pourront être mis en place au niveau des voies de roulement.

Les comités de pilotage organisés par la Société du Grand Paris avec les partenaires institutionnels et les représentants des territoires dont le conseil départemental du Val de Marne associent la RATP depuis le transfert de la maîtrise d'ouvrage. Elle est partie prenante aux engagements qui y sont actés. Cette instance régulière permet à tous les partenaires d'être informés, associés et rassurés sur leur respect.

**c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission d'enquête constate que cette réponse concerne les travaux et l'exploitation.*

*Pour l'exploitation, elle note la situation en profondeur de la ligne qui réduit le risque d'impact, le retour d'expérience de métros sur pneus, ainsi que l'implication de partenaires extérieurs à la SGP dans les comités de pilotage et de suivi.*

*La commission estime cette réponse satisfaisante.*

## 4.2. Fonctionnement de la ligne

### 1 a) Rappel synthétique des observations du public

Face au **risque de saturation** de la ligne, des propositions ont été formulées en matière d'exploitation. Des questionnements concernent le fonctionnement en cas de perturbation ainsi que les conditions de correspondance.

### b) Réponse de la SGP

#### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

L'exploitation de la ligne 14 avec des services partiels limités à la gare de Villejuif IGR a été étudiée lors des études préliminaires menées par la Société du Grand Paris avec la RATP. Les résultats ont montré que les rames arrivant d'Orly étaient davantage chargées que celles terminus à Villejuif IGR créant un déséquilibre de charge de nature à diminuer sensiblement la qualité de service de la ligne 14 par rapport à une exploitation des trains sans services partiels.

Il n'est pas prévu que les usagers du RTPGP puissent emprunter les lignes de métro avec leur vélo. Le Stif a émis un avis défavorable sur ce point.

Le risque de saturation de la ligne 14 est identifié par le maître d'ouvrage. Les prévisions de trafic montrent une stabilisation, voire une diminution du trafic dans le tronçon central de la ligne 14 à la mise en service des autres tronçons du Grand Paris Express (horizon 2030) par rapport à l'horizon 2024 de mise en service du prolongement sud. Par ailleurs, la modularité de l'aménagement des nouveaux trains permettra d'améliorer la capacité de transport de la ligne.

Pour permettre de la souplesse dans l'exploitation et dans la maintenance, une voie d'évitement est à l'étude dans l'actuelle emprise de l'atelier TN2 en complément des 2 voies principales. De plus, des communications de voies sont implantées régulièrement pour permettre, en cas d'incident sur un tronçon, l'exploitation des autres tronçons de la ligne 14 durant le temps nécessaire à sa résolution.

Les correspondances entre des modes lourds (RER et métros) très fréquentés et le tramway existent déjà sans générer d'impact majeur sur les correspondances entre les différents modes. Le dimensionnement des accès de correspondance est prévu pour faire face aux différents flux de voyageurs attendus.

### c) *Appréciation de la commission d'enquête*

*La commission prend acte de ces réponses aux questions posées par le public.*

### 2 a) Rappel synthétique des observations du public

Questions sur **les horaires et l'amplitude** de fonctionnement de la ligne, notamment en lien avec les horaires particuliers de ce secteur géographique (MIN, aéroport, logistique).

### b) Réponse de la SGP

#### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) en qualité d'autorité organisatrice des transports, définit et finance les caractéristiques de l'offre de transport ainsi que la qualité de service attendue pour les voyageurs. Il fixe notamment le nombre des trains en heures de pointe et en heures creuses, ainsi que l'amplitude horaire du service commercial qui peut être allongée pour répondre à certains événements, par exemple, culturels comme la fête de la musique. L'amplitude du service de la ligne 14 (entre Olympiades et Saint Lazare) est de 5h30 (premiers trains aux terminus et en ligne) à 1h15 (dernier train) en semaine avec une prolongation à 2h15 (arrivée du dernier train au terminus) les vendredis et samedis soirs. Les périodes de nuit (hors service voyageurs, soit de 1h15/2h15 à 5h30) sont nécessaires pour assurer l'entretien des infrastructures et des matériels indispensables au bon fonctionnement de la ligne par les services de maintenance.

La ligne 14 (entre Olympiades et Saint Lazare) permet un intervalle de 85 secondes entre les trains (soit 42 trains par heure et par sens). A la mise en service de la ligne 14 prolongée de Saint-Denis Pleyel à Aéroport d'Orly, les mêmes performances de service seront assurées avec des trains de 8 voitures.

La ligne 14 n'est pas directe « Orly-Roissy » ; toutefois, une correspondance efficace de moins de trois minutes avec la ligne

17 est prévue en gare de Saint-Denis Pleyel, ce qui permet de relier les deux aéroports.

Il n'est pas prévu que les usagers du RTPGP puissent emprunter les lignes de métro avec leur vélo. Le Stif a émis un avis défavorable sur ce point.

En revanche, des installations sont prévues pour chacune des gares, consignes sécurisées dans l'enceinte de la gare ou à immédiate proximité et abris avec arceaux sur le parvis, permettant aux usagers de déposer leurs vélos en toute sécurité, avant d'entreprendre leur voyage.

Les besoins de stationnement vélos ont été estimés gare par gare par le Stif, en fonction des besoins de la population et de la desserte/accessibilité de la gare. Ainsi, chaque gare proposera a minima :

- une consigne collective vélos « véligo », d'une capacité de 40 places minimum,
- un abri-vélos « Veligo », d'une capacité de 20 places minimum.

**c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de ces réponses aux questions posées par le public.*

*Elle note cependant que la fréquentation de la ligne, en lien avec l'adéquation des horaires et amplitude, intervient dans le bilan socio-économique de la ligne et que cet aspect ne saurait être sous-estimé.*

## **Thème 5 : L'impact sur l'urbanisme, le foncier et le bâti**

### **5.1. Développement territorial**

#### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Parallèlement à la reconnaissance des effets positifs du projet sur la desserte des territoires et leur désenclavement, des interrogations et des doutes subsistent sur la **densification** à attendre, compte tenu des positions des municipalités ; or la densification intervient dans l'évaluation socioéconomique.

#### **b) Réponse de la SGP**

##### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Pour ce qui concerne la Cité de la Gastronomie, la Société du Grand Paris a confirmé en janvier 2015 son implication dans le projet. Elle est ainsi associée à la réflexion conduite par les différents partenaires, communes, département, Etat, propriétaires et occupants (SEMMARIS, SOGARIS, MIN...) sur ce sujet.

La question de la fiabilité des études socioéconomiques a fait l'objet d'une réponse au paragraphe 6.1. La question d'une implantation d'une gare à Morangis a fait l'objet d'une réponse au paragraphe 2.1.7.

#### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission note que la réponse sur la prise en compte des effets sur l'urbanisation dans l'évaluation socioéconomique, d'une part traduit un objectif, d'autre part, s'appuie sur des hypothèses prudentes (Cf. thème 6).*

### **5.2. Décote et surcote des terrains**

#### **1 a) Rappel synthétique des observations du public**

Craintes de décote aux abords de la station Maison-Blanche, craintes de surcote autour des autres stations avec spéculation et effet social négatif.

#### **b) Réponse de la SGP**

##### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

La maîtrise des coûts du foncier a été une préoccupation de la Société du Grand Paris dès l'origine. Si la réalisation d'une gare à Maison-Blanche n'aura que peu d'impact sur ceux-ci, il pourrait en aller différemment en dehors de Paris.

Toutes les acquisitions réalisées par la Société du Grand Paris doivent obtenir un avis préalable des services des domaines de l'Etat (DNID). Ceux-ci pour fonder leurs estimations prennent en compte les transactions réalisées autour de chaque foncier à acquérir.

La Société du Grand Paris a mis en place dès les premières acquisitions un observatoire du foncier autour des gares avec le préfet de région et la chambre des notaires d'Ile de France. Cet observatoire désormais intégré aux travaux de l'ORF (Observatoire régional du foncier) qui émet des rapports trimestriels n'a à ce jour, constaté aucune envolée des prix autour des futures gares. Les communes qui maîtrisent les outils d'aménagement et d'urbanisme sont en mesure de prendre toutes les mesures dans leurs PLU pour éviter la spéculation dans les futurs quartiers de gare.

#### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission note la réponse pour ce qui est des acquisitions foncières de la SGP pour réaliser le projet ; ainsi que la création d'un observatoire foncier en lien avec d'autres partenaires publics et ne constate aucune précision sur une action spécifique d'aménageur.*

#### **2 a) Rappel synthétique des observations du public**

Etonnement de personnes vis-à-vis de la procédure d'acquisition amiable déjà engagée.

## b) Réponse de la SGP

### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

D'un commun accord entre la Société du Grand Paris et la RATP, deux types de courrier ont été adressés aux propriétaires :

- Les propriétaires d'une emprise foncière en interaction avec le projet. Dans ce cas et afin de caractériser la sensibilité de leur bâti (cf. réponses 2.2 & 3.3), un courrier informatif leur a annoncé la visite de représentants de la société SOCOTEC (bureau d'études en charge de cette mission) ;
- les propriétaires concernés à la fois par cette mission et par une acquisition foncière ont reçu un courrier les informant des deux types de démarches et des prestataires chargés de les conduire (SOCOTEC d'une part et Fit Conseil d'autre part).

### c) *Appréciation de la commission d'enquête*

*La commission prend acte des précisions apportées.*

## 5.3. Risques de dommages

### X a) Rappel synthétique des observations du public

**Inquiétudes et questionnements**, tout particulièrement sur les secteurs de l'avenue d'Italie à Paris 13°, de l'Hay-les-Roses et de Chevilly-Larue.

## b) Réponse de la SGP

### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

La prise en compte des enjeux géologiques, hydrogéologiques et géotechniques dans la conception et la réalisation du projet est explicitée dans le détail dans la pièce D du dossier de DUP p 79-81. La démarche globale de la Société du Grand Paris et de la RATP est de mettre en œuvre des méthodes de réalisation éprouvées pour prévenir tout désordre sur les bâtis existants.

La RATP, en qualité de maître d'ouvrage pour la réalisation du projet, a prévu de réaliser de manière systématique, des constats contradictoires amiables à l'aplomb du tunnel. Cette procédure permet de faire constater l'état de l'existant par un expert agréé par les deux parties et protège tant le propriétaire privé que les ouvrages de la Société du Grand Paris. Les frais d'expertise sont pris en charge in fine par la Société du Grand Paris.

Dès lors qu'il sera établi par la suite que des désordres apparaîtraient directement liés aux travaux réalisés par la RATP, celle-ci procèdera à leur indemnisation suivant les principes régissant les dommages de travaux publics.

### c) *Appréciation de la commission d'enquête*

*La commission prend acte des précautions annoncées pour le chantier.*

*Elle note que des constats contradictoires amiables, à la charge de la SGP, seront réalisés à l'aplomb du tunnel. Elle considère que ces constats seront aussi à mener pour l'ensemble des autres éléments du chantier (gares et ouvrages annexes).*

## **Thème 6 : Le financement & les aspects socioéconomiques**

### **6.1. Coûts et financements**

#### 6.1.1 Evaluation

##### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Interrogations sur la fiabilité de l'**évaluation des coûts** (sous-estimation ?), sur les **prévisions de trafic** (surestimation ?), sur la sécurité du **financement**.

##### **b) Réponse de la SGP**

###### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

###### **Coûts et financement :**

Le coût objectif présenté dans le dossier de déclaration d'utilité publique de 2,140 Milliards d'euros (Condition économique janvier 2012) est conforté par plusieurs éléments :

- De nombreuses données d'entrée sur les existants (géotechniques, bâtis, concessionnaires...) qui permettent de fiabiliser le contexte d'implantation et les méthodes constructives des infrastructures de transport.
- Plusieurs études amonts (études préalables, études de faisabilités, études préliminaires puis études préliminaires approfondies) réalisées par différents bureaux d'études pendant plus de 4 ans.
- Une bonne connaissance des infrastructures et du système de transport existant (ouvrages, matériel roulant, systèmes,...) car l'opération est un prolongement et non une ligne nouvelle.
- Des interconnexions de surface « simples » : le prolongement ne comprend qu'une seule interconnexion souterraine avec la ligne 7 à Maison Blanche.

Enfin, l'évaluation inclut une provision pour aléas de 20%, classique à ce stade des études.

La maîtrise des coûts fait l'objet d'une attention constante de la part de la maîtrise d'ouvrage. Elle s'appuie notamment sur plusieurs dispositifs :

- La définition des coûts d'objectif fixés aux maîtres d'œuvre, qui encourent des pénalités s'ils ne se conforment pas à ces objectifs.
- L'optimisation des achats : mise en concurrence, clauses d'incitation et de responsabilisation, animation du marché...
- Le suivi budgétaire en continu.

La réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express est estimée à 22,6 milliards d'euros aux conditions économiques de janvier 2012 hors matériel roulant (cf. pièce F p3 du DDUP). Par ailleurs, la Société du Grand Paris contribue à la modernisation des réseaux existants avec une provision d'environ 3 milliards prévue à cet effet.

Pour financer ces projets, la Société du Grand Paris dispose de recettes fiscales affectées :

- une fraction de la taxe locale sur les bureaux (TLB) en Île-de-France qui est assise sur les surfaces à usage de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage, de stationnement. Indexée sur l'indice du coût de la construction, cette recette fiscale bénéficie d'une dynamique puissante.
- la taxe spéciale d'équipement (TSE), taxe additionnelle aux taxes locales dont le montant est fixé à 117 millions d'euros par an.
- une composante de l'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER) assise sur le matériel roulant exploité par la RATP, pour 60 millions d'euros par an.

Ainsi, la Société du Grand Paris perçoit plus de 500 millions d'euros de recettes fiscales affectées par an à partir de 2014, et ce produit est appelé à augmenter tendanciellement.

La Société du Grand Paris aura également recours à l'emprunt, qu'elle remboursera grâce à trois types d'apports:

- Les recettes fiscales affectées.
- A compter des mises en service, des redevances d'usage payées par les exploitants (péages).
- Des recettes complémentaires tirées notamment de l'exploitation commerciale des gares (publicité, commerce, etc.) et d'autres services.

C'est ainsi que la Société du Grand Paris a conclu un emprunt de 1 milliard d'euros auprès du fonds d'épargne de la Caisse des Dépôts et Consignations et est en phase de négociation finale d'un emprunt de même montant auprès de la Banque européenne d'investissement. En outre, la Commission européenne a annoncé le 10 juillet 2015 l'octroi d'une subvention de 6,5 millions d'euros pour le financement des études d'avant-projet de la ligne 14 sud, confirmant l'intérêt européen de ce projet.

#### **Evaluation socio-économique :**

La méthodologie du bilan quantitatif des effets socio-économiques du programme Grand Paris Express est développée dans le chapitre 3 p29 à p33 de la pièce H du dossier d'enquête.

La Société du Grand Paris s'est dotée dès 2011 d'un Conseil scientifique international et indépendant. Ce Conseil d'experts a rendu son avis sur l'évaluation des avantages socio-économiques du programme Grand Paris Express, calculée selon la méthode présentée dans le dossier d'enquête, et en a validé les principes méthodologiques. L'avis du Conseil scientifique de la Société du Grand Paris sur l'évaluation socioéconomique qui figure dans le chapitre H3 p36 a conclu en résumé que le scénario central retenu par la Société du Grand Paris pour l'évaluation du Grand Paris Express apparaît raisonnable dans son analyse et ses conclusions chiffrées.

De plus, conformément au décret n° 2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, l'évaluation socio-économique du projet de ligne 14 Sud a fait l'objet au premier semestre 2015 d'une contre-expertise ayant conduit à un avis favorable émis par le commissaire général à l'investissement. Cet avis est présenté en pages 33-34 de la pièce H du dossier d'enquête

Le bilan socio-économique réalisé par la Société du Grand Paris est valorisé en prenant en compte trois grandes catégories d'avantages associés à la réalisation du projet : le bien-être des usagers (gains de temps, de confort, de régularité...), les effets environnementaux (réduction de la pollution et des consommations énergétiques grâce au report modal depuis l'automobile, effets positifs associés à la réalisation d'une ville plus dense par urbanisation des quartiers de gares...), les effets économiques (gains de productivité et créations d'emplois associés à l'amélioration de l'attractivité de la région Ile-de-France pour les acteurs économiques). Ces résultats sont synthétisés, pour le Grand Paris Express et pour la ligne 14 Sud, aux pp. 70-71 de la pièce H.

Par précaution, les données quantitatives avancées dans le dossier d'enquête reprennent systématiquement les estimations les plus prudentes possibles de ces effets et comprennent même le plus souvent des biais de sous-estimation des bénéfices du projet :

- Les avantages relevant du bien-être des usagers s'appuient en grande partie sur les prévisions de trafic réalisées pour apprécier l'effet sur les déplacements de la réalisation du projet. Les différentes expertises menées indiquent que les modèles de prévisions de trafic utilisés peuvent conduire à une probable sous-estimation des avantages socio-économiques ainsi calculés, compte tenu des spécificités structurelles du programme GPE (205 km de lignes nouvelles qui traversent un territoire très étendu, desservent une population très importante, et devraient fortement organiser l'espace et réorganiser les déplacements autour de leur tracé). Le rapport de contre-expertise réalisé pour le compte du commissariat général à l'investissement indique ainsi une fourchette de sous-estimation pouvant être comprise entre +30% et jusqu'à +150% environ.
- Les effets environnementaux, qui se calent sur les prévisions de trafic, peuvent donc être fort probablement sous-estimés également.
- Le calcul des différents postes constitutifs des effets économiques s'appuie systématiquement sur les parties basses des fourchettes déterminées, établies dans certains cas en utilisant plusieurs méthodes de calcul. Il s'agit d'un choix de prudence, car si les effets économiques du projet sont bien documentés dans la littérature internationale, la quantification de ces effets doit être améliorée à la lumière de nombreux travaux de recherche engagés par la Société du Grand Paris. De plus, dans le bilan, les effets économiques ne sont pris en compte qu'à partir de l'horizon 2030 : aucun phénomène d'anticipation ou de montée en puissance de ces effets n'a été considéré, ce qui constitue

également une approche restrictive des avantages du Grand Paris Express sur l'emploi et l'attractivité.

S'agissant de la prise en compte des nuisances liées aux travaux, le bilan socio-économique ne valorise pas les éventuels impacts temporaires des travaux du projet sur les liaisons existantes. De la même manière, les bilans des projets de tramway ou de TCSP ne valorisent généralement pas les impacts du chantier sur la circulation routière, par exemple, alors que ceux-ci sont généralement plus conséquents que pour un projet de métro majoritairement souterrain.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission constate que l'évaluation des coûts a été jugée raisonnable, que certains avantages ont été sous-estimés et que les méthodes de financement sont actées. Elle constate l'utilisation de plusieurs outils d'évaluation des prévisions de fréquentation (modèles de la DRIEA, de la RATP et du STIF).*

*De plus, elle considère que l'accent mis sur la maîtrise des coûts est un critère déterminant de la déclaration d'utilité publique.*

## 6.1.2 Modernisation du réseau existant

### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Priorité à la **modernisation** du réseau existant

### **b) Réponse de la SGP**

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Comme mentionné p3 dans la pièce F du dossier de DUP relative à l'appréciation sommaire des dépenses, dans le cadre du projet global de modernisation et de développement des transports en Ile-de-France, porté par l'Etat et par les collectivités territoriales, le volume des dépenses à la charge de la Société du Grand Paris d'ici 2030 s'accompagne des contributions suivantes :

- une contribution de 800 millions d'euros en valeur 2012 à la réalisation du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, sous maîtrise d'ouvrage STIF / RATP ;
- une contribution exceptionnelle à la réalisation des opérations du Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, à hauteur de 1 650 millions d'euros en valeur 2012 sur la période 2013-2017 : cette contribution sera affectée à la réalisation du prolongement du RER E (Eole) à l'ouest à hauteur d'un milliard d'euros, et à des opérations du Plan de mobilisation présentant une forte complémentarité avec le réseau Grand Paris Express (schémas directeurs des RER, prolongement de la ligne 11 du métro) à hauteur de 650 millions d'euros.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission d'enquête note que la SGP participe financièrement à la modernisation du réseau actuel.*

## 6.1.3 Coûts de la gestion des déblais

### **1 a) Rappel synthétique des observations du public**

Outil de **planification**, budget.

### **b) Réponse de la SGP**

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

La planification et le suivi de la gestion des déblais des chantiers du Grand Paris Express (GPE) reposent sur plusieurs dispositifs complémentaires :

- La caractérisation en amont, lors de la conception, de la nature des déblais, permettant de déterminer les filières d'élimination envisageables ainsi que les potentialités de valorisation des déblais.
- Une caractérisation complémentaire, plus fine, lors de la phase de chantier par l'entreprise de génie civil, afin de

confirmer la destination des déblais (type de filière, valorisation), voire la réajuster.

- La demande de pesée systématique des déblais en sortie de chantier et/ou à l'arrivée sur les sites de stockage / valorisation
- Le suivi du devenir des déblais, du chantier à l'exutoire final, par une utilisation systématique des « bordereaux de suivi des déchets » (BSD). Ces bordereaux, complétés par les acteurs successifs de la chaîne d'élimination, permettent de tracer avec précision le devenir de chaque lot de déblais depuis le point de production jusqu'au point d'élimination/valorisation finale, en passant par les différents intermédiaires (transporteurs, plateformes de transits).
- Une réflexion est d'autre part en cours concernant la mise en œuvre, à l'échelle de l'ensemble du GPE, d'un outil informatisé de gestion de la traçabilité du devenir des déblais, en compléments des BSD.

Différents niveaux de contrôles seront d'autre part mis en place :

- Contrôle interne à l'entreprise (notamment par le chargé environnement de l'entreprise)
- Contrôle par le maître d'œuvre
- Contrôle extérieur, par la Société du Grand Paris et la RATP.

Concernant le risque éventuel de pollution des terres excavées et l'évaluation du budget avant le début des travaux, pour chaque ouvrage émergeant devant faire l'objet de travaux (gare, ouvrage annexe, SMI/SMR, ...), des études visant à identifier la présence de pollution sont systématiquement menées lors des phases de conception du projet :

- Etudes historiques, permettant de reconstituer les différentes étapes de la vie d'un site, et notamment s'il a pu accueillir des activités potentiellement polluantes et à quel endroit. Ces études sont réalisées sur la base de données d'archives, de l'examen de photographies aériennes de différentes époques, de la consultation de bases de données et de visites de sites.
- Réalisation de sondages de sols, prélèvements et analyses afin de déterminer, sur la base des résultats des études historiques, si les sols sont effectivement pollués, la nature des polluants, leurs concentrations et l'extension de cette pollution. Ces sondages de sols sont complétés par des prélèvements d'eau dans la nappe afin de définir si une éventuelle pollution du sol, sur le site ou sur un site voisin, a pu contaminer la nappe phréatique.

En cas de pollution avérée, ces études historiques et de diagnostics débouchent sur la réalisation de plans de gestion visant à définir les modalités les plus pertinentes pour gérer la pollution des matériaux qui seront excavées et des eaux qui seront pompées. Sur la base des résultats de ces différentes études, une évaluation du budget de traitement de la pollution est réalisée site par site et intégrée au budget global du projet. Ces études ont également pour objectif de fixer les mesures de prévention éventuelles à mettre en œuvre lors de la phase de chantier, qui sont ensuite intégrées au cahier des charges des entreprises.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission d'enquête prend note que, dans le cadre de la valorisation des déblais, la SGP a défini des dispositifs de traçabilité des terres excavées, de suivi et de contrôle de la gestion des déblais et s'engage sur un réemploi de proximité.*

## **Contrepropositions**

### **2 a) Rappel synthétique des observations du public**

**Contreproposition de méthode** : distinguer les gains liés à la "périurbanisation évitée" et les gains environnementaux

### **b) Réponse de la SGP**

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

La méthodologie du bilan quantitatif des effets socio-économiques du programme Grand Paris Express est développée dans le chapitre H3 p29 à p33 de la pièce H du dossier d'enquête. Les résultats synthétisés à l'échelle du programme et du projet figurent p70. En valeur 2010, les gains environnementaux du tronçon représentent 0,5 millions d'euros et les gains urbains 0,7 millions d'euros.

PROJET		
Types d'avantages	VAN 2010 en milliards d'euros 2010	Ligne 14 Sud / Tronçon « isolé »
Bien être des usagers	Valorisation des effets transports	2,3
	Régularité	1,2
	Confort	0,3
Effets environnementaux	Gains environnementaux	0,5
Effets urbains	Gains urbains	0,7
Effets économiques	Effets directs de réallocation	1,3
	Effets d'agglomération	0,8
	Valorisation des nouveaux emplois	1,4
<b>Total avantages</b>		<b>8,5</b>

### c) *Appréciation de la commission d'enquête*

La commission prend acte des estimations des différents types d'avantages qui constituent la valeur actualisée nette (VAN), en particulier environnementaux et urbains.

### 3 a) Rappel synthétique des observations du public

**Contrepropositions de programme :** comparer le surcoût d'une station place de Rungis avec le coût d'un transport hectométrique sur la petite ceinture entre place de Rungis et Maison-Blanche.

### b) Réponse de la SGP

#### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

La question sur la réalisation d'une station à Place de Rungis a fait l'objet d'une réponse au paragraphe 2.1.1. La question de l'utilisation de la petite ceinture a également fait l'objet d'une réponse au paragraphe 2.3.1.

La nouvelle station Maison-Blanche disposera d'un parvis qui permettra une connectivité optimale avec les différentes lignes de transport en commun du secteur : la ligne 7 du métro, plusieurs lignes de bus, ainsi que le tramway T3a dont la station « Porte d'Italie » est située à environ 250 m au sud. Le temps de correspondance entre la ligne 14 depuis le parvis et le tramway T3a est de l'ordre de quatre minutes.

### c) *Appréciation de la commission d'enquête*

La commission constate que la SGP ne répond pas directement à cette demande de comparaison ; mais qu'elle évoque les éléments de conception de la ligne et qu'elle délimite son champ d'intervention.

## 6.2 Bénéfices conventionnels

### X a) Rappel synthétique des observations du public

**Réduire le risque** de vibrations par des plaques antivibratoires

Accompagner le projet par des **écrans antibruit** le long de l'A6 à l'occasion du chantier

### b) Réponse de la SGP

#### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

En ce qui concerne les vibrations en phase d'exploitation, des modélisations vibratoires ont été réalisées par des bureaux d'étude spécialisés. Les différents critères liés à cet enjeu ont été pris en compte, comme la profondeur du tunnel, les caractéristiques du sous-sol, la présence de fondations et d'établissements sensibles. Les principaux résultats de ces modélisations sont présentés dans la pièce G.2 de l'étude d'impact dans la rubrique « Vibrations ». Au vu de la technique retenue pour le roulement, sur pneus, de la profondeur du tunnel et des dispositions prévues pour le confortement des

anciennes carrières, et des modélisations réalisées, les impacts sur les vibrations liés à l'exploitation du réseau sont considérés comme faibles. Dans le cas où dans les étapes ultérieures, les modélisations à venir montreraient des niveaux de vibration plus élevés, des dispositifs spécifiques pourront être mis en place au niveau des voies de roulement (ex : tapis anti-vibratile). A ce stade, au vu du recours à un métro sur pneus, les effets sont considérés comme très limités.

#### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

La réalisation des ouvrages souterrains de la ligne, comme les gares, les ouvrages de sécurité ou le tunnel entrainera la production de grandes quantités de déblais. La Société du Grand Paris souhaite limiter le recours au stockage brut de ces matériaux, dont certains peuvent présenter une opportunité intéressante de réutilisation notamment dans le cadre de projets d'aménagement limitrophes. A ce titre, une enquête a été réalisée en 2015 auprès des collectivités franciliennes afin d'identifier les projets susceptibles d'être intéressés par ces déblais. Dans cette optique, les matériaux excavés, s'ils présentaient des caractéristiques et une qualité convenable pourraient contribuer à un projet porté par la collectivité, comme mentionné par les riverains dans le cadre de l'enquête publique.

#### c) *Appréciation de la commission d'enquête*

*La commission d'enquête constate que les faibles vibrations produites devraient très peu nuire au bien-être des personnes, par construction ou grâce à des dispositifs adaptés localement.*

*Par ailleurs, elle constate que le réemploi local des déblais ne peut s'envisager qu'en fonction d'une demande locale identifiée.*

## 6.3 Externalités

### X a) **Rappel synthétique des observations du public**

Avis globalement favorable vis-à-vis de l'accessibilité et de la création d'emplois, mais des préoccupations locales (Cf. site du projet de cité de la gastronomie).

Souhait de **clauses dans les marchés** en faveur de l'emploi local (Cf. insertion).

**Coordination** souhaitée avec les projets de développement économique et de logement.

### b) Réponse de la SGP

#### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

La Société du Grand Paris a mis en place une méthode de travail fondée sur la concertation qui associe pleinement les acteurs des territoires, avec des points de rencontre et de validation réguliers. L'objectif est de maximiser les effets bénéfiques de l'arrivée du métro sur les populations et les emplois des territoires et de catalyser ou d'amplifier selon les contextes, la dynamique sociale et économique.

Pour répondre à la question de M. GROSSMANN : le 4 rue des Transports à RUNGIS n'est pas dans le fuseau du dossier de DUP (cf. pièce E – plan général des travaux p8). Cette emprise n'est donc pas directement concernée par la réalisation de l'infrastructure de transport, objet du présent dossier.

Le projet de cité de la Gastronomie est bien distinct de celui du métro. La Société du Grand Paris a confirmé en janvier 2015 son implication dans le projet. Elle est ainsi associée à la réflexion conduite par les différents partenaires, communes, département, Etat, propriétaires et occupants (SEMMARIS, SOGARIS, MIN...) sur ce sujet. La Société du Grand Paris n'est donc pas en mesure de se prononcer sur les éventuels effets induits de cette cité de la gastronomie sur votre activité professionnelle.

#### Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Dans un souci de promotion de l'emploi et de lutte contre l'exclusion et conformément à l'article 4 du décret n° 2005-1308 du 20 octobre 2005, la Société du Grand Paris s'engage à ce que les marchés d'études et de travaux conclus en exécution dans les conventions de co-maîtrise d'ouvrages (ADP et RATP) comportent une clause d'insertion par l'activité économique, aux termes de laquelle chaque titulaire s'engage à mettre en œuvre les démarches nécessaires dans l'objectif de réserver, chaque

année d'exécution du marché, une part du temps total de travail nécessaire à l'exécution du marché, à une action d'insertion. Cette clause prévoit en outre les modalités de suivi et de contrôle de l'action d'insertion, ainsi que les sanctions éventuelles du non-respect par chaque titulaire de ses engagements.

**Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

La Société du Grand Paris partage le souci des présidents des chambres de commerce et d'industrie (CCI) et considère que la ligne 14 doit contribuer fortement à la réalisation des objectifs fixés par les CDT de son territoire. Depuis le début du projet, la Société du Grand Paris a mis en place des instances d'information et d'arbitrage (comités techniques et de pilotage) pour créer les conditions d'une concertation régulière avec les représentants de l'Etat, des départements et des communes qui sont les garants du respect des CDT. Ces dispositions doivent ainsi permettre de garantir la nécessaire coordination du projet de transport avec les projets de développement économique et de logement.

**c) *Appréciation de la commission d'enquête***

*La commission d'enquête considère que la concertation constitue un facteur de réussite du projet, au même titre que les actions d'insertion des travailleurs définies par conventions et que la coordination avec les porteurs de projets de développement économique.*

## **Thème 7 : Le dossier de déclaration publique et le déroulement de l'enquête**

### **7.1. Présentation & contenu du dossier**

#### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Des **interrogations** : date du dossier, données démographiques utilisées, actualisation des plans, liste d'établissements sensibles, ...

#### **b) Réponse de la SGP**

##### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

La date de production n'est effectivement pas mentionnée sur le dossier mais elle est implicitement liée à la période d'enquête publique : été 2015.

Les données démographiques utilisées sont celles dont disposaient la Société du Grand Paris et ses partenaires d'étude au moment de l'élaboration du dossier d'enquête. La Société du Grand Paris ne prévoit pas d'actualisation de ces données de référence dans le dossier d'enquête, qui ne font pas l'objet d'une remise en question du projet.

Les images représentant les bâtis sur lesquels le projet a été superposé sont issues de vues aériennes ou satellitaires qui effectivement ne rendent pas toujours compte des constructions les plus récentes. Les planches ainsi obtenues ne donnent pas une vision exacte des existants mais elles ont un caractère pédagogique destiné à informer le public sur les caractéristiques principales du projet et ses impacts. Toutefois, une première enquête a été menée sur les bâtis lors des études préliminaires pour prendre en compte la réalité des sites concernés, même si toutes les informations ne figurent pas sur les photos.

De plus, des études de maîtrise d'œuvre sont en cours pour préciser ces caractéristiques (position du tunnel en plan et en profondeur, méthode constructives, etc.). Elles s'appuieront notamment sur une enquête de sensibilité des bâtis qui va recenser et analyser exhaustivement les ouvrages existants situés dans la zone d'interaction géotechnique du tunnel (hauteur hors sol, sous-sol, fondations, type de construction, etc.). En plus de cette enquête bâtis, de nombreux sondages et investigations in situ seront réalisées pour compléter/préciser les informations déjà acquises. Ces investigations préalables à tous travaux permettront donc de pallier « le risque d'avoir des surprises désagréables ».

Enfin, pendant la phase de travaux et les quelques mois encadrant cette période, une surveillance adaptée aux bâtis les plus sensibles sera mise en place (surveillance et auscultation) pour garantir l'absence de désordre lié au creusement et le cas échéant, pour procéder immédiatement aux adaptations adéquates.

Concernant le 3, rue Pierre Sépard au Kremlin-Bicêtre, la propriété est située en dehors du fuseau qui représente la zone d'intervention potentielle de la Société du Grand Paris (cf. pièce E du dossier de DUP « plan général des travaux »). Elle n'est donc pas concernée par une éventuelle acquisition foncière du tréfond pour le passage du tunnel. Une réponse par mail de la Société du Grand Paris avait déjà été envoyée à M.Eric Athenot le 07/07/2015.

#### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission considère la réponse de la SGP à ces questions comme satisfaisante.*

### **7.2. Déroulement de l'enquête**

#### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Une communauté d'agglomération sans permanence dans ses locaux.

Deux **réunions publiques** seulement, des documents inaccessibles au plus grand nombre.

#### **b) Réponse de la SGP**

##### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

En application de l'article L123-13 du code de l'environnement, l'organisation des réunions publiques est laissée à la libre

appréciation de la commission d'enquête. Le nombre de réunions ne dépend donc pas de la Société du Grand Paris.

La jurisprudence précise d'ailleurs sur ce point que la tenue d'une réunion publique est laissée à l'appréciation du commissaire-enquêteur qui peut décider, sans entacher d'irrégularité l'enquête publique, de ne pas la prescrire (CE, 1er mars 2013, n° 340859). Il n'est donc pas tenu de répondre favorablement aux demandes présentées en ce sens par un administré ou une association (CAA Lyon, 1re ch., 18 déc. 2012, n° 12LY01318).

Les modalités de l'enquête publique ont donc été fixées, en toute indépendance, par la commission d'enquête en lien avec l'autorité organisatrice, la préfecture de la région Ile-de-France. Outre les deux réunions publiques organisées à Paris 13 et à Chevilly-Larue, les modalités suivantes ont permis à un grand nombre d'acteurs de s'exprimer:

- 15 lieux d'enquête publique (consultation du dossier d'enquête publique, mise à disposition du registre légal et information sur le projet) :
  - en mairies : Arcueil, Chevilly-Larue, Gentilly, L'Haÿ-les-Roses, Le Kremlin- Bicêtre, Morangis, Orly, Paray-Vieille-Poste, Paris XIIIe, Rungis, Thiais et Villejuif.
  - dans les préfectures de la région Île-de-France et des départements de l'Essonne et du Val-de-Marne.
- 36 permanences : 3 permanences ont été organisées par les commissaires enquêteurs dans l'ensemble des 12 communes citées ci-dessus
- 1 site Internet dédié à l'enquête [www.ile-de-france.gouv.fr/enquetepubliqueligne14sud](http://www.ile-de-france.gouv.fr/enquetepubliqueligne14sud) qui a permis de consulter le dossier d'enquête publique mais aussi de déposer et de consulter les avis.
- 1 adresse postale : les avis ont pu aussi être adressés au président de la commission d'enquête directement par courrier à la préfecture de région.

Le projet du Grand Paris Express est un chantier d'envergure tel que la France n'en a pas connu depuis plus d'un siècle. La Société du Grand Paris se doit d'être à la hauteur du chantier historique qu'elle mène et souhaite par conséquent être la plus transparente possible avec les différents acteurs concernés par le projet. La concertation continuera donc après l'enquête publique sur les différentes communes concernées par le projet de la ligne 14 au travers de réunions publiques, de réunions de quartiers, de réunions spécifiques avec les entreprises et lors des conseils municipaux. L'objectif est d'informer les habitants et entreprises de l'avancement du projet et de recueillir leurs remarques et inquiétudes au fur et à mesure de l'avancement du projet. Cela a pour intérêt pour la Société du Grand Paris d'anticiper au mieux les éventuels points de blocage qui pourraient apparaître sur le projet et pour les habitants et riverains d'être rassurés sur la gestion et l'organisation des travaux.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission considère que la réponse de la SGP est tout-à-fait pertinente. La liste des communes où ont eu lieu des permanences correspond à celles directement impactées par le projet ; elle figure dans l'arrêté préfectoral. Dans chacune d'elles trois permanences ont permis au public d'obtenir des explications de la part d'un commissaire enquêteur pour mieux aborder le dossier d'enquête certes volumineux, mais complet et correspondant aux obligations légales.*

## **Thème 8 : La tarification et les autres lignes**

### **8.1. Tarification**

#### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Quelle tarification sera appliquée ?

#### **b) Réponse de la SGP**

##### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Le Syndicat des transports d'Île de France (STIF) est l'autorité compétente pour définir les règles de tarification.

Les représentants du STIF ont précisé que le Grand Paris Express sera totalement intégré aux réseaux de transport d'Île-de-France et que la même règle tarifaire lui sera appliquée. Cette règle s'imposera aux exploitants, quels qu'ils soient. La tarification sera arrêtée par le Conseil du STIF préalablement à la mise en service de la ligne. Par ailleurs, des réflexions concernant les supports de paiement et les systèmes de contrôle sont actuellement en cours.

Le 10 décembre 2014, dans le cadre des décisions tarifaires relatives à l'année 2015, les élus du Conseil du STIF ont affirmé leur volonté de construire le passe unique offrant l'accès à l'ensemble des transports en commun d'Île-de-France (notamment le forfait Navigo au tarif unique mensuel de 70 €), qui est entré en application le 2 septembre 2015.

L'Orlyval est un cas spécifique, car cette ligne n'est pas sous l'autorité du STIF mais directement de la région. C'est pourquoi, il n'y a pas d'harmonisation des tarifs avec le reste du réseau francilien sous la direction du STIF. Seule la région peut décider de rendre accessible l'Orlyval avec le pass Navigo.

#### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de ces éléments qui montrent que ce thème est du ressort d'un autre maître d'ouvrage que la SGP et ne relève pas du projet de prolongement de l'infrastructure de la ligne 14.*

### **8.2. Autres lignes**

#### **X a) Rappel synthétique des observations du public**

Des observations sur d'autres lignes plus ou moins concernées par des effets induits par la réalisation du prolongement Sud de la ligne 14 : RER B, RER C, Orlyval, ligne 15, ligne 18.

#### **b) Réponse de la SGP**

##### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

RER B : Les effets de la réalisation en 2024 du tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly sur les autres lignes de transport en commun ont un impact positif perceptible sur la fréquentation et la charge de certaines des lignes structurantes du réseau existant qui desservent la partie sud de Paris et de la proche couronne. Ainsi, d'après les estimations issues des outils de modélisation de trafic, qui intègrent les données socio-démographiques de l'IAU, le RER B voit sa fréquentation totale réduite d'environ 5% grâce aux itinéraires nouveaux permis par le prolongement Sud de la ligne 14 à l'horizon 2024 ; la charge maximale sur la partie sud du RER B est notamment réduite de 10 à 15 % par rapport à la situation de référence.

Ainsi, la réalisation du projet contribue à alléger la fréquentation du réseau de transport en commun existant par rapport à une situation « fil de l'eau ». Pour autant, cet effet s'inscrit bien en complément des actions spécifiques engagées sur le RER B dans le cadre du Plan de mobilisation, auxquelles il n'a pas vocation à se substituer.

RER C : Etant une ligne transilienne de SNCF Réseau, la Société du Grand Paris ne peut par conséquent pas intervenir directement sur sa rénovation. Néanmoins, dans le cadre du Nouveau Grand Paris des transports présenté par le gouvernement au printemps 2013, un Plan de mobilisation pour les transports de + de 12 milliards d'euros a été convenu entre la région Île-de-France, l'Etat, les départements et le STIF pour la modernisation et l'extension du réseau existant. Enfin, les correspondances du prolongement de la ligne 14 avec les autres modes lourds de transport, et notamment le RER C à BFM,

sont étudiées dans le cadre de comités d'interconnexions ferroviaires pilotés par le STIF. Ces comités regroupent la Société du Grand Paris, le STIF et les exploitants concernés (RATP et SNCF Réseaux). Il a pour objectif d'analyser les impacts éventuels liés aux flux induits par la ligne 14 prolongée, sur les espaces de correspondance existants. Le cas échéant, des adaptations seront prévues ; la Société du Grand Paris y contribuera financièrement à hauteur de 30%.

Bien que ne faisant pas partie du dossier d'utilité publique relatif au prolongement de la ligne 14 Sud, la gare de Chatillon-Montrouge répond à la réglementation en vigueur sur l'accessibilité, au même titre que toutes les gares du réseau de transport public du Grand Paris.

En complément de la réponse faite paragraphe 8.1 sur la tarification d'Orlyval, la Société du Grand Paris n'est pas non plus compétente pour définir l'avenir de cette ligne. Le prolongement de la ligne 14 dans la zone d'Aéroport d'Orly a été conçu pour permettre le maintien de l'exploitation d'Orlyval y compris en phase travaux. En particulier, le tunnel a été implanté de sorte qu'il soit compatible avec les fondations des piles supports du viaduc aérien entre les aérogares d'Orly ouest et d'Orly sud.

Le tracé de la ligne 15 du futur RTPGP dont les travaux ont débutés cette année, traverse de nombreuses communes de proche et moyenne couronne sous la forme d'une rocade. Elle sera située entre le périphérique et l'a86.

Les dessertes et emplacements des stations du RTPGP ont fait l'objet d'un débat public et que le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a fixé ces caractéristiques. La Société du Grand Paris (Société du Grand Paris) n'est pas compétente pour se prononcer sur d'autres possibilités de projet en dehors de son périmètre.

S'agissant de la gare de Bry - Villiers Champigny : La ligne 15 sud a été déclarée d'utilité publique le 24 décembre 2014.

La station Villejuif Paul Vaillant couturier est déjà desservie par un mode lourd : la ligne 7. Celle-ci sera en correspondance avec la ligne 14 au niveau de la future gare de Maison Blanche Paris XIII.

Les prolongements de la ligne 14 feront parties des premières lignes à être réalisées, tout comme la 17. La mise en service du prolongement Nord de la ligne 14 est prévue pour 2019, le prolongement Sud et la ligne 17 sont quant à elles prévues pour 2024.

Aucune correspondance entre la ligne 14 et le RER B n'est pas prévue à Antony.

L'enquête publique de la ligne 18 se déroulera au premier semestre de l'année 2016.

Actuellement, le trajet entre Paris XIII et Créteil peut être réalisé en empruntant la ligne 14 d'Olympiades à Gare de Lyon puis le RER D jusqu'à la gare Créteil Pompadour. Ce trajet prend environ 35 minutes de gare à gare. A l'horizon 2024, il sera possible de prendre la ligne 14 d'Olympiades ou de Maison Blanche Paris XIII jusqu'à Villejuif IGR puis la ligne 15 jusqu'à Créteil l'Échat. Le trajet prendra alors environ 20 minutes de gare à gare.

Pour les questions de M. ou Mme JCP et d'un anonyme : la Société du Grand Paris n'est pas compétente pour définir le tracé ou l'horizon de mise en service des futures lignes de transport en commun en dehors de celles du RTPGP.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de ces précisions.*

## **Thème 9 : Principales observations faites par le public lors des réunions publiques d'information et d'échange**

*Ce thème du procès verbal de synthèse n'appelait pas de réponse spécifique de la part de la SGP. En effet, les comptes rendus des deux réunions contiennent les réponses de la SGP faites en public (Cf. compte rendu détaillé en annexes – tome4).*

## **Thème 10 : Questions complémentaires de la commission d'enquête**

### **1 a) Rappel synthétique de la question**

**Sécurité dans le tunnel** : quels aménagements en section courante ?

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Les aménagements prévus dans le tunnel permettant à des passagers de rejoindre une gare ou un puits de secours sont conformes à l'arrêté ministériel du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes (cheminement, éclairage de signalisation et de balisage, ventilation).

#### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de ces précisions.*

### **2 a) Rappel synthétique de la question**

**Gare MIN-Porte de Thiais** : une implantation non strictement Nord-Sud est-elle envisageable qui permettrait un tracé différent à Chevilly-Larue ?

#### **b) Réponse de la SGP**

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Cette question a fait l'objet d'une réponse au paragraphe 2.2

#### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte que l'implantation Nord-Sud est notamment déterminée par le tracé qui s'insère dans le plan masse de la ZAC du triangle des Meuniers, opération d'aménagement déjà engagée, en cours de commercialisation, avec des parkings déjà positionnés.*

### **3 a) Rappel synthétique de la question**

**Gare Pont-de-Rungis** : la correspondance avec la ligne C ne pourrait-elle se faire en un site fermé ?

#### **b) Réponse de la SGP**

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Cette question a fait l'objet d'une réponse au paragraphe 2.1.5.

#### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission constate que la réponse à sa question est une prise de position, non précisément argumentée, mais que cette réponse évoque des réflexions en cours de la part de l'EP ORSA pour un nouvel aménagement autour de la gare. La commission souhaite que le cheminement entre les gares RER et GPE soit au moins couvert, considérant qu'une correspondance entre deux modes lourds doit pouvoir se faire à l'abri des intempéries.*

### **4 a) Rappel synthétique de la question**

**Hypothèse d'une gare à Morangis** : ordre de grandeur de coûts d'une station, de la fréquentation potentielle ; quelles mesures conservatoires ?

#### **b) Réponse de la SGP**

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Cette question a fait l'objet d'une réponse au paragraphe 2.1.7.

#### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte des limites de la mission de la SGP qui ne prévoit une ligne que jusqu'à Aéroport d'Orly.*

*Elle prend acte aussi de ce que des réflexions sont menées pour permettre de définir les mesures conservatoires soit pour une station supplémentaire sur la ligne d'arrière gare, soit plutôt pour un embranchement qui permettrait de prolonger la ligne. Un tel embranchement pourrait ne pas se limiter à une gare à Morangis (au plus près de l'urbanisation actuelle et potentielle), mais desservir aussi d'autres territoires.*

*La commission regrette de ne pouvoir disposer d'ordre de grandeur de coût et de fréquentation, mais prend acte que de tels ordres de grandeur nécessiteraient néanmoins des études approfondies.*

## **5 a) Rappel synthétique de la question**

**Gare Maison Blanche** : le statut foncier du jardin.

## **b) Réponse de la SGP**

### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Le jardin situé au pied de la tour Super-Italie appartient au domaine public communal de la Ville de Paris.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de cette information mais regrette que n'ait pas été précisé le statut de l'occupation actuelle de cette partie du domaine public par un jardin qui est entretenu par une copropriété privée (aux dires du public). Cette réponse souligne la nécessité de la poursuite du dialogue entre la SGP, les élus et les services de la Ville de Paris et les riverains*

## **6 a) Rappel synthétique de la question**

**Ouvrages annexes** d'aération et de secours : emplacements, impacts fonciers.

## **b) Réponse de la SGP**

### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Les aménagements prévus pour les ouvrages annexes sont conformes à l'arrêté ministériel du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes. Leurs implantations ainsi que leurs impacts fonciers en découlent. En voici, ci-dessous les grandes lignes appliquées par la Société du Grand Paris pour la réalisation de ces ouvrages annexes :

Douze ouvrages annexes (OA) sont prévus sur la ligne par les études préliminaires approfondies. 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.\*

- 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 800 mètres, et à moins de 800 mètres d'une gare, conformément à l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport publics guidés urbains de personnes.

- 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 pour la conception de cet ouvrage.

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 deux ventilateurs permettant l'extraction ou l'insufflation d'air dans le

tunnel. L'air est extrait vers la surface via des gaines de ventilation et des grilles de rejet. Celles-ci ont une surface de l'ordre de 40 m<sup>2</sup> en cas de circulation possible.

Généralement, les ouvrages de ventilation/désenfumage sont mutualisés avec les ouvrages d'accès pompiers.

Ces ouvrages 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.

- Décompression

Pour réduire les phénomènes liés aux effets de pression dus à la circulation des trains en tunnel à des vitesses élevées, des ouvrages de décompression sont prévus dans l'ensemble des gares du projet.

Sous cette configuration :

- Les pressions ressenties par les passagers dans les trains lors de l'entrée en tunnel et lors du croisement des trains sont acceptables.
- Les pressions sur les équipements en tunnel sont à des niveaux acceptables.

- Epuisement

Les ouvrages d'épuisement sont destinés à recueillir les eaux d'infiltration et de ruissellement du tunnel en vue de les recueillir à un point bas du tunnel puis les rejeter au moyen d'une pompe dans le réseau d'assainissement local.

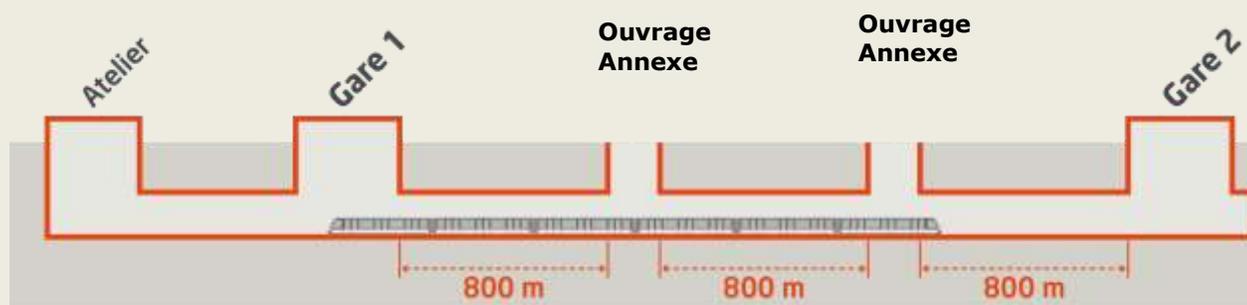
Ils sont autant que possible mutualisés avec les puits d'accès des secours. Ces derniers sont alors implantés aux points bas du tunnel.

- Postes de redressement et postes éclairage force

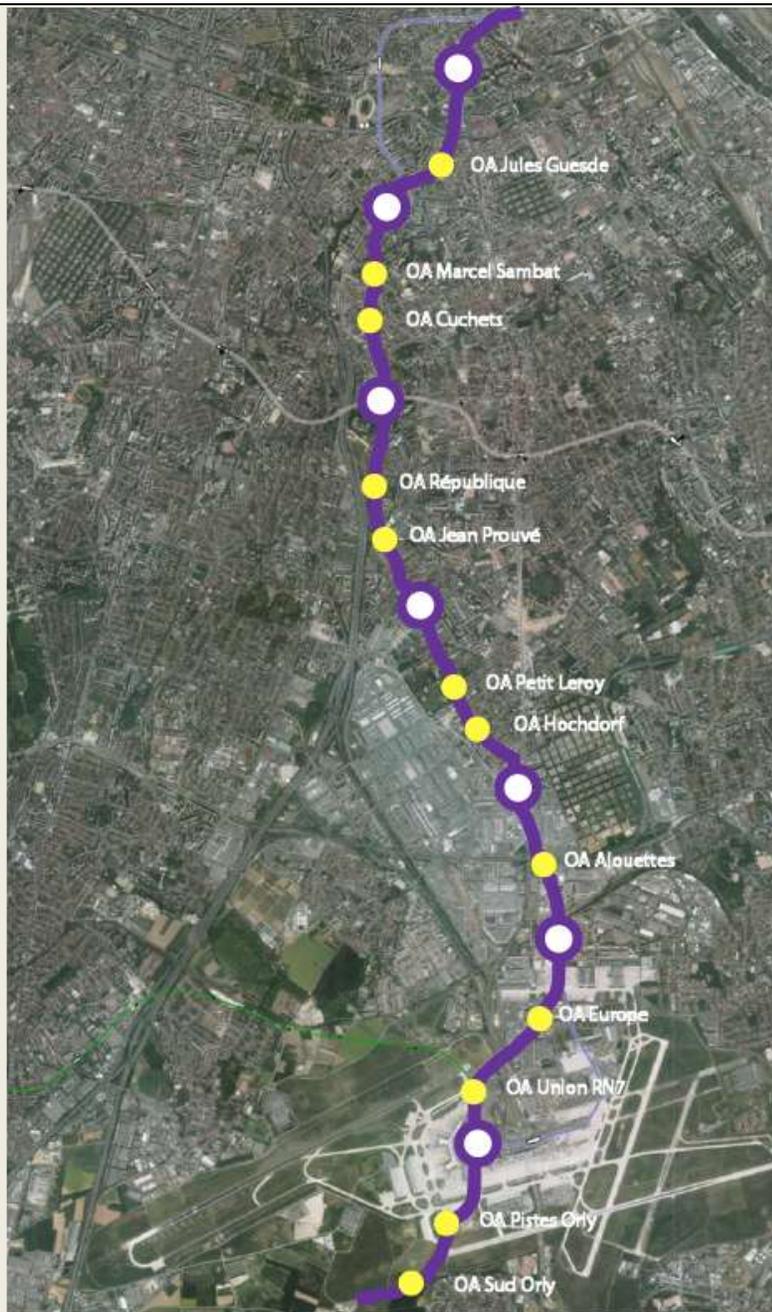
Les postes de redressement permettent de transformer l'énergie électrique haute tension alternative (15 ou 20 kV) en courant continu de 750 volts, utilisé pour l'alimentation des trains de la ligne 14. En règle générale, ils sont intégrés dans les espaces des gares. Quelques postes de redressement sont implantés en ligne, entre deux gares.

Les postes éclairage force permettent de transformer l'énergie électrique haute tension alternative (15 ou 20 kV) en énergie électrique basse tension alternative (230/400 V) destinée à alimenter les installations électriques dans les gares et dans les ouvrages annexes.

Il est probable que certains postes de redressements, postes éclairage force et postes forces soient alimentés à partir d'un poste haute tension de la RATP. Toutefois, la distance entre le poste haute tension et le poste de redressement (de même, le PEF ou le PF) est limitée ; par conséquent, seuls quelques postes seront ainsi raccordés aux PHT de la RATP. A ce jour, il n'est pas prévu de réaliser un nouveau PHT.



Actuellement, les études d'avant-projet cherchent à optimiser et à en réduire le nombre. Voici le plan d'implantation actuel d'après les études préliminaires approfondies (EPA) :



Le choix qui a été fait par la Société du Grand Paris est de prioriser au maximum l'implantation des ouvrages annexes au sein de parcelles publiques ou industrielles afin de limiter le maximum l'impact sur des zones d'habitats et les gênes pour les riverains.

**c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de ces précisions. Elle note que la localisation de ces ouvrages annexes n'est pas totalement arrêtée et que leur localisation devrait privilégier des parcelles publiques ou industrielles pour éviter au maximum des zones d'habitat.*

**7 a) Rappel synthétique de la question**

Quelle procédure de référés préventifs ?

**b) Réponse de la SGP**

**Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

La RATP, en qualité de maître d'ouvrage pour la réalisation du projet, a prévu de réaliser de manière systématique, des constats contradictoires amiables à l'aplomb du tunnel. Cette procédure permet de faire constater l'état de l'existant par un expert agréé par les deux parties et protège tant le propriétaire privé que les ouvrages de la Société du Grand Paris. Les frais d'expertise sont pris en charge in fine par la Société du Grand Paris.

Dès lors qu'il sera établi par la suite que des désordres apparaîtraient directement liés aux travaux réalisés par la RATP, celle-ci procèdera à leur indemnisation suivant les principes régissant les dommages de travaux publics.

**c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de cet engagement.*

**8 a) Rappel synthétique de la question**

**Quelle concertation pendant les études puis les travaux ? Composition et périodicité des comités de chantier ?**

**b) Réponse de la SGP****Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Pour mener à bien la construction d'un tel projet en lien avec l'ensemble de ses partenaires, la Société du Grand Paris a mis en place une méthode fondée sur la concertation, le dialogue et l'échange. Cette méthode, initiée dès la fin du débat public en 2011, a vocation à se poursuivre jusqu'à la mise en service du futur métro.

Ainsi, toutes les gares du Grand Paris Express font l'objet de comités de pilotage dédiés, qui rassemblent, à chaque fois, les maires, les services de l'Etat, les présidents de communautés d'agglomération et les conseils généraux, les représentants du STIF et les entreprises de transport (SNCF Réseau, RATP et ADP). Chacun des comités de pilotage est préparé en amont par plusieurs comités techniques. Pour la ligne 14, 26 comités de pilotage et 38 comités techniques se sont tenus depuis 2011.

La Société du Grand Paris est soucieuse de maintenir une relation de proximité et de confiance avec les habitants des territoires touchés par le projet. Ainsi, une communication pédagogique sur les études menées avant le démarrage des travaux sera mise en œuvre pour informer le grand public de l'état d'avancement du projet : diagnostic du bâti, sondages des sols, acquisitions foncières, enquêtes parcellaires, calendrier des étapes du projet et présentation des modalités d'échange et d'information à venir.

Pour la communication en phase travaux (tant au niveau des usagers des réseaux de transport existants que des riverains des futurs chantiers), la RATP mettra en place à titre d'illustration un dispositif de communication de proximité complet.

Celui-ci reposera notamment sur :

- Le déploiement d'une communication chantier homogène, cohérente et identitaire qui permettra de signaler les chantiers, d'en favoriser l'acceptabilité et d'inscrire le projet dans les territoires.
- Le déploiement d'agents de proximité en accompagnement des sites en chantier, interlocuteurs privilégiés des habitants.
- L'organisation régulière de réunions d'information et d'échange (à l'échelle des quartiers).
- L'organisation de visites des chantiers notamment pour les riverains, qui constituent le public prioritaire.
- La mise en place d'une information spécifique pour les voyageurs des lignes de transport en commun en correspondance avec la ligne 14

Ce dispositif de communication et d'accompagnement des populations sera basé sur une organisation spécifique qui apportera aux riverains et à tous les publics concernés les informations nécessaires sur le déroulement du chantier, les gênes occasionnées, les solutions proposées. Il sera précisé et complété d'ici le démarrage des travaux, en lien étroit avec les collectivités locales et l'ensemble des partenaires concernés.

Dans le cadre du mandat de transfert de maîtrise d'ouvrage, la RATP sera chargée de mettre en œuvre toute la communication de proximité (sur les chantiers à destination des riverains et habitants), en lien avec les orientations

stratégiques de communication définies par la Société du Grand Paris.

Lorsque le projet entrera en phase travaux, la Société du Grand Paris mettra en place des comités de suivi travaux. Cette nouvelle instance de dialogue au plus près du territoire est déjà active sur la ligne 15 sud et a pour objectif d'être active sur l'ensemble des gares du Grand Paris express à terme. Les Comités de suivi travaux du Grand Paris Express sont un outil créé toujours dans l'esprit qui anime la Société du Grand Paris d'avoir une collaboration étroite, de proximité, avec les différents partenaires des territoires.

Ces comités de suivi de travaux du GPE doivent être la porte d'entrée des départements, des villes, et des citoyens pour disposer d'un regard global et transversal de l'ensemble des travaux sur la ville.

Ils doivent permettre :

- d'anticiper les stratégies à mettre en œuvre,
- d'assurer la cohérence des actions à mener,
- de fédérer les différents acteurs.

Tout cela afin d'atténuer les inquiétudes, et favoriser l'acceptabilité des chantiers sur le territoire. Ces réunions seront présidées conjointement par le Maire ou son représentant et par la Société du Grand Paris. Elles s'organiseront avec une fréquence adaptée en fonction de la complexité du chantier. Elles se tiendront au plus près des chantiers pour un meilleur suivi des opérations. Cela permettra d'éventuelles visites sur site lorsque nécessaire. Elles pourront être ouvertes à une grande diversité d'acteurs réunissant: Les différentes directions de la société du Grand Paris concernées, les équipes de maîtrise d'œuvre, l'AMO Général, le département, la ville, les représentants de l'Etat, et en fonction des sujets, les représentants des commerçants et des riverains pourront être associés.

Ces réunions pourront aborder les sujets suivants :

- Le calendrier et l'état d'avancement des travaux,
- Les impacts liés aux chantiers,
- le plan de management de chantier qui anticipe les possibles gênes et identifie les moyens pour les atténuer,
- l'état des lieux des attentes et avis des riverains et commerçants,
- Et le pilotage de la communication chantier,

Cela permettra l'articulation du plan de communication de la Société du Grand Paris avec celui de chaque ville et département concerné.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de ces précisions, notamment sur la composition des comités de suivi des travaux, sur leur objet, sur leur fréquence ("adaptée en fonction de la complexité du chantier").*

## **9 a) Rappel synthétique de la question**

**Bases de chantier** : double à J. Prouvé et simple à Pont-de-Rungis ou l'inverse ?

## **b) Réponse de la SGP**

### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

La mise en service de la ligne 14 jusqu'à aéroport d'Orly en 2024 impose le creusement simultané de trois tunneliers. Lors des études préliminaires qui ont servi de base à la rédaction du dossier d'enquête publique, le site Jean Prouvé a effectivement été prévu pour accueillir le départ de deux tunneliers : l'un creusant vers le nord jusqu'à Maison Blanche Paris XIII et l'autre vers le sud jusqu'à Pont de Rungis. L'espace disponible (environ 10 000m<sup>2</sup>) sur cette parcelle permet l'implantation d'une base chantier double.

De plus, la proximité du site Jean Prouvé à une zone de transbordement située au sud de la Redoute (via un tapis convoyeur) permet une évacuation efficace des déblais sur l'autoroute A6 en évitant d'engorger les rues nécessaires à la desserte locale. Ces installations de transbordement pourraient aussi être mutualisées entre plusieurs chantiers, notamment la gare Villejuif

IGR ou l'aménagement de la ZAC Campus Grand Parc piloté par la SADEV. Malgré les atouts du site Jean Prouvé, la cinématique de creusement des tunneliers est réinterrogée dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre en cours. En fonction des conclusions de cette analyse, des adaptations peuvent éventuellement présenter un intérêt qu'il conviendra de partager avec le public dans le cadre des enquêtes publiques à venir sur la ligne 14sud pour les autres autorisations réglementaires.

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de ce que la décision ne semble pas définitive. Elle considère que l'information du public sur les évolutions possibles constitue un impératif.*

## **10 a) Rappel synthétique de la question**

**Comparaison de la rentabilité** de ce projet par rapport à d'autres projets, selon une ou des méthodes identiques d'évaluation.

### **b) Réponse de la SGP**

#### **Avis & Commentaires Société du Grand Paris :**

Il a été convenu que la Société du Grand Paris fournisse au STIF toutes les informations nécessaires afin que l'autorité organisatrice puisse procéder elle-même à l'évaluation selon la méthode francilienne.

Le TRI du tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly est un des plus rentables du RTPGP (ci-après les évaluations socio-économiques déjà publiées relatives aux tronçons constitutifs du Grand Paris Express).

TRI	sans COFP	avec COFP
L15 Sud	8,4%	6,7%
L16, L14N, L17S	10%	8%
L14S	11,9%	9,6%
L15 Ouest	11,9%	10,1%

### **c) Appréciation de la commission d'enquête**

*La commission prend acte de la valeur des taux de rentabilité interne (TRI) pour les différents projets déjà étudiés du GPE., selon la méthode utilisée par la SGP, validée par le Commissaire général à l'investissement. Elle constate que ce taux est un des plus favorables.*