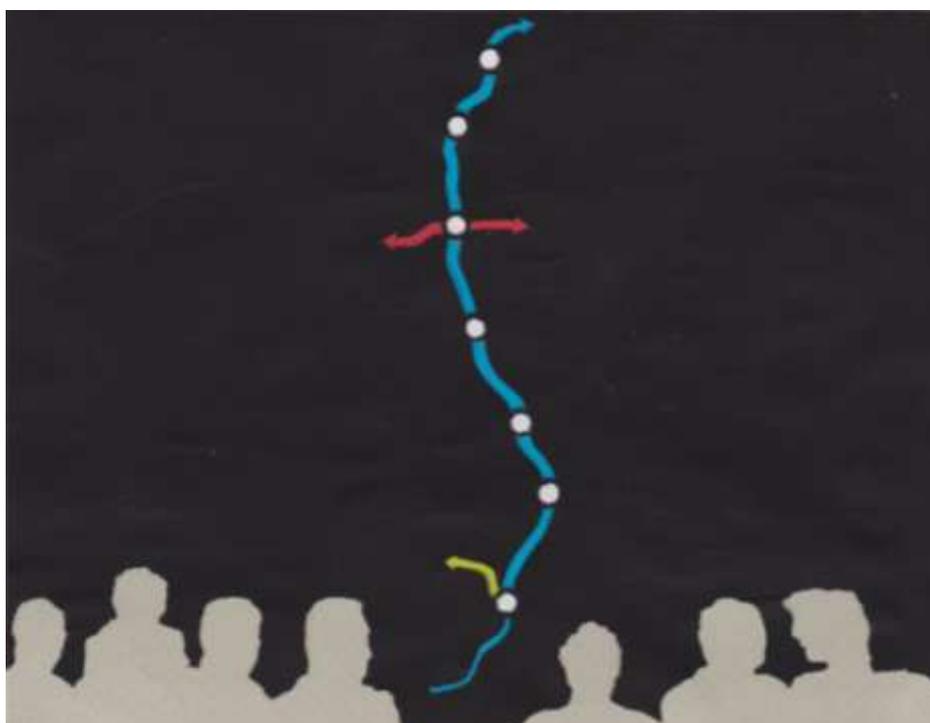


**Rapport d'enquête publique
sur le projet de ligne 14 Sud
du réseau de transport public du Grand Paris Express :
utilité publique
et mise en conformité des documents d'urbanisme**
Enquête publique conduite du lundi 01 juin 2015 au jeudi 09 juillet 2015



tome 3 : annexes

30 octobre 2015

Commission d'enquête désignée par l'ordonnance du Tribunal administratif de Paris
n° E15000002 / 75 du 03 avril 2015
Bernard Schaefer (président), Bernard Panet, Jacky Hazan, Nicole Soilly, Philippe Leheup

Sommaire du rapport

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

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

tome 3 : annexes

Sommaire du tome 3

Page	
4	<u>Compte rendu de la réunion publique tenue le 25 juin 2015 à Chevilly-Larue</u>
17	<u>Compte rendu de la réunion publique tenue le 29 juin 2015 à Paris 13°</u>
30	<u>Mémoire en réponse de la SGP (document du 30 septembre 2015)</u>

Ligne 14 Sud
Olympiades – Aéroport d'Orly

ENQUÊTE PUBLIQUE
Chevilly-Larue, le 25 juin 2015

Compte-rendu

Introduction

Claude CHARDONNET, animatrice, accueille les participants. Elle indique que cette réunion publique se tient dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de ligne 14 Sud. Organisée par la Société du Grand Paris, représentée par Philippe YVIN, président du directoire, Christian GARCIA, directeur des relations territoriales et Guillaume PONS, directeur de projet, la réunion est présidée par la commission d'enquête publique et notamment par son président, Bernard SCHAEFER.

André DELUCHAT, 1^{er} maire-adjoint de Chevilly-Larue, excuse l'absence de Stéphanie DAUMIN, maire de Chevilly-Larue, qui aurait souhaité être là. Il se dit heureux d'accueillir les équipes de la Société du Grand Paris et son président, Philippe YVIN, ainsi que la commission d'enquête présidée par Bernard SCHAEFER. Il rappelle que le 5 juin 2014 s'était tenue à Chevilly-Larue une réunion publique de la concertation renforcée sur la ligne 14 Sud, qui avait produit un débat de qualité et avait permis de réaffirmer les objectifs du Grand Paris Express – des déplacements plus faciles en transports en commun, l'égalité des territoires et le soutien au développement économique. Il ajoute que la concertation avec les élus et les différents ouvrages et travaux de la ligne 14 Sud avaient également été évoqués lors de cette réunion, qui s'était caractérisée par un débat riche et porteur. Il souligne que depuis un an, un élément nouveau est apparu : il se félicite que les arguments des élus et des habitants aient porté afin d'accélérer le calendrier du projet, pour une mise en service à la mi-2024 au lieu de 2027. Au nom de la municipalité, M. DELUCHAT souhaite que tous les moyens financiers soient à la hauteur pour tenir ce nouveau calendrier ; à ce titre, il déclare que la Société du Grand Paris pourra compter sur les élus du territoire dans tous ses efforts consentis en ce sens. Dans le cadre de l'enquête publique en cours, il indique que 18 Chevillais ont déposé un avis sur le registre disponible à la mairie de Chevilly-Larue. Il souhaite que la réunion de ce soir permette de rassurer à nouveau les habitants sur l'absence de nuisances du projet liées au chantier ou à l'exploitation. La ville de Chevilly-Larue sera concernée par deux stations ; à ce sujet, il indique que l'aménagement des quartiers des Sorbiers et Anatole France tient compte des modes de déplacement inhérents à l'arrivée des gares du Grand Paris Express. Il précise que la Société du Grand Paris constitue également un partenaire important dans le cadre de la future cité de la gastronomie. Il souhaite que la réunion de ce soir produise un échange fructueux pour la réalisation de ce projet d'intérêt général commun.

Bernard SCHAEFER, président de la commission d'enquête publique, remercie les participants pour leur présence. Il présente les autres membres de la commission d'enquête : Bernard PANET, Jacky HAZAN, Nicole SOILLY et Philippe LEHEUP – deux suppléants sont également nommés en cas de défaillance d'un ou plusieurs titulaires. Il précise que les membres de la commission d'enquête sont totalement indépendants de la Société du Grand Paris et n'ont aucun intérêt privé à la réalisation de la ligne 14 Sud. Il ajoute que l'enquête publique est obligatoire pour prononcer une déclaration d'utilité publique : au vu de l'ampleur du projet, il appartiendra au Conseil d'Etat de se prononcer sur la question après avoir pris connaissance du rapport de la commission d'enquête. M. SCHAEFER souligne que la présente enquête publique constitue la troisième phase d'échanges relatifs à la ligne 14 Sud après le débat public de 2010-2011 organisé par la Commission nationale du débat public et la concertation préalable volontaire organisée par le maître d'ouvrage.

M. SCHAEFER explique que l'enquête publique est prévue par le code de l'environnement. Il précise que d'autres enquêtes publiques suivront, par exemple au titre de la loi sur l'eau. Il indique également que cette réunion d'information et d'échange poursuit un double objectif, comme l'indique sa dénomination tirée du code de l'environnement : apporter une information et des compléments sur le projet, d'une part ; répondre aux questions posées et enregistrer les avis formulés par les citoyens, d'autre part. La commission d'enquête analysera l'ensemble des thèmes qui se dégageront des observations du public et étudiera les éventuelles alternatives ou propositions émises par les participants : ces éléments figureront dans le rapport de la commission d'enquête.

En introduction à l'exposé des représentants de la Société du Grand Paris, un film de présentation est projeté.

Le Grand Paris des transports

Philippe YVIN, président du directoire de la Société du Grand Paris, remercie la municipalité de Chevilly-Larue pour son accueil. Il salue les membres de la commission d'enquête, ainsi que Christian FAVIER et Pierre GARZON, respectivement président et vice-président chargé des transports du Conseil départemental du Val-de-Marne. Remerciant également le public de sa participation, il présente le projet du Grand Paris des transports, arrêté en mars 2013 et qui comprend deux volets :

1. La **modernisation et l'extension du réseau existant** selon le **plan de mobilisation** de plus de 12 milliards d'euros, convenu entre la région Ile-de-France, l'Etat, les départements et le STIF (dont 7 milliards à engager d'ici 2017). Ce plan comprend notamment le prolongement du RER E à l'ouest, des prolongements de lignes de métro, la création de bus à haut niveau de service et de tramways, la modernisation des RER – priorité absolue du plan de mobilisation – et l'amélioration des lignes de Transilien.
2. La **création de nouvelles lignes de métro automatique qui composent le Grand Paris Express**, pour un coût de l'ordre de 23 milliards d'euros, pour relier les pôles de développement entre eux.

Le Grand Paris Express se compose d'environ 200 kilomètres de métro automatique, soit 4 nouvelles lignes de métro pour 68 gares, qui permettront aux Franciliens de se déplacer en transports en commun sans avoir à passer par Paris. 2 millions de voyageurs quotidiens sont attendus. Le Grand Paris Express comporte également des prolongements de lignes de métro existantes : la ligne 14 au nord et au sud ; la ligne 11 vers l'est, de Mairie des Lilas à Noisy-Champs via Rosny-Bois-Perrier.

Philippe YVIN cite les différents partenaires du Grand Paris Express et, plus particulièrement, de la ligne 14 Sud :

- La Société du Grand Paris, chargée de la réalisation du Grand Paris Express ;
- Les autres opérateurs de transports comme la RATP et la SNCF, pour réaliser un métro en correspondance avec le réseau existant ; il précise que la RATP, déjà exploitant de la ligne 14 existante, assurera également l'exploitation des prolongements nord et sud ;
- Aéroports de Paris, qui est maître d'ouvrage de la gare Aéroport d'Orly ;
- Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), autorité organisatrice des transports de la région ;
- Les collectivités locales : régions, départements, villes, pour réussir l'insertion territoriale du projet.

Philippe YVIN précise que la réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express est estimée à 22,6 milliards d'euros. 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. La Société du Grand Paris aura également recours à l'emprunt, qu'elle remboursera grâce à trois types d'apports:

- Les recettes fiscales affectées ;
- à compter des mises en services, des redevances d'usage payées par les exploitants (péages) ;
- des recettes complémentaires tirées notamment de l'exploitation commerciale des gares (publicité, commerce, etc.) ou d'autres services.

M. YVIN ajoute que la Société du Grand Paris a accepté une offre de prêt de 1 milliard d'euros auprès de la Caisse des Dépôts et s'apprête à faire de même s'agissant d'un prêt de même montant de la Banque européenne d'investissement.

Philippe YVIN présente ensuite les quatre objectifs du Grand Paris Express :

- **Offrir des déplacements plus faciles, en assurant la desserte du territoire en transports en commun**
 - Le Grand Paris Express étend le réseau francilien de transport en commun, en connectant les banlieues les unes aux autres.
 - Il privilégie autant que possible les correspondances avec les transports existants.
- **Alléger le trafic sur les lignes de transport en commun existantes**
 - Il va décharger le réseau existant structuré en étoile. A horizon 2030, le Grand Paris Express va alléger la fréquentation des RER A et B de -15% à -20% sur leur partie la plus chargée. De même, il contribuera à alléger la fréquentation sur les lignes 4, 6, 7 et 13, de l'ordre de -10% à -20% sur les secteurs les plus denses.
- **Favoriser l'égalité entre les territoires**
 - A horizon 2030, 90% des Franciliens habiteront à moins de 2 km d'une gare ou d'une station de transports en commun : les 68 gares du Grand Paris Express deviendront des territoires urbains attractifs qui encourageront la réalisation de logements, répondant ainsi à l'un des enjeux majeurs de l'Île-de-France.
- **Soutenir le développement économique et l'emploi**
 - Le Grand Paris Express va favoriser le rapprochement des habitations et des emplois, favorisant ainsi le désenclavement des territoires. Il va permettre un accès renforcé aux centres universitaires et de formation professionnelle, aux centres hospitaliers, aux pôles d'affaires comme la Défense ou Saint-Denis Pleyel et aux zones aéroportuaires.
 - Cette accessibilité améliorée offre aux territoires une attractivité accrue pour le développement de nouvelles activités.

Par ailleurs, il explique que la réalisation du métro aura un impact conséquent en phase chantier. Les travaux seront réalisés en continu et à plusieurs endroits en même temps. Le Grand Paris Express contribuera ainsi à la création de 15 000 à 20 000 emplois directs et non délocalisables par an dans les travaux publics, les industries ferroviaires et le bâtiment. Au-delà de ces emplois directement liés aux travaux, il ajoute que l'arrivée du Grand Paris Express permettra de créer au moins 115 000 emplois supplémentaires grâce à la croissance engendrée par cette infrastructure. Ainsi, le Grand Paris Express aura un impact majeur sur la croissance : la Société du Grand Paris évalue à 70 milliards d'euros ses avantages socio-économiques induits.

La ligne 14 Sud

Christian GARCIA, directeur des relations territoriales à la Société du Grand Paris, présente le tracé de la ligne 14 prolongée au nord et au sud. Il rappelle qu'à l'origine, le prolongement de la ligne 14 à l'aéroport d'Orly était prévu pour 2027 : suite à la forte mobilisation des élus, des habitants et du monde économique, le calendrier a été modifié. Dans une communication au conseil des ministres du 9 juillet 2014, le Premier ministre a demandé au maître d'ouvrage d'accélérer de 3 ans le prolongement de la ligne 14 sud.

M. GARCIA indique que la ligne 14 fera 28 km de long à terme, avec 21 gares. Seulement 37 minutes seront nécessaires pour relier Saint-Denis Pleyel à l'Aéroport d'Orly. Elle disposera de deux sites de maintenance, à Saint-

Ouen et à Morangis. La ligne 14 actuelle, longue de 8,6 km, est entièrement automatique et relie la station Olympiades à la station Gare Saint Lazare. Elle accueille 500 000 utilisateurs par jour. Toutes les stations sont entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite. Son prolongement au Nord s'effectue en deux étapes :

- A horizon 2019, de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen avec 4 nouvelles gares : Pont Cardinet, Porte de Clichy, Clichy-St-Ouen-RER C et Mairie de Saint-Ouen – soit 5,8 km de ligne supplémentaire. Le STIF et la RATP sont co-maîtres d'ouvrage de la réalisation de cette première phase, la Société du Grand Paris finance ce prolongement à hauteur de 55%, soit 800 millions d'euros ; les travaux ont démarré en juin 2014 et le tunnelier commencera à creuser le tunnel en septembre.
- A horizon 2020, de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, avec 1,7 km de ligne supplémentaire ; la Société du Grand Paris sera Maître d'ouvrage de ce second prolongement dont les travaux devraient démarrer en 2016 ; ce prolongement supplémentaire apportera au territoire de Plaine Commune (troisième pôle économique tertiaire francilien avec 180 000 emplois et 20 000 entreprises), un haut niveau d'accessibilité, tout en désaturant la ligne 13. Saint-Denis Pleyel a pour ambition de devenir un futur Hub majeur de transport avec notamment sa connexion à la ligne 13, au RER D et aux futures lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express.

Christian GARCIA revient ensuite sur le prolongement de la ligne 14 au sud, qui traversera douze communes : le 13^e arrondissement de Paris, Le Kremlin-Bicêtre, Arcueil, Villejuif, L'Haÿ-les-Roses, Gentilly, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Orly, Paray-Vieille-Poste et Morangis. Avec sept gares, elle reliera trois départements : Paris, le Val-de-Marne et l'Essonne. Une fois le prolongement réalisé, ce sont 14 kilomètres de ligne nouvelle qui relieront Paris à l'Aéroport d'Orly.

Il souligne que ce prolongement a pour ambition de constituer la colonne vertébrale de la vallée scientifique de la Bièvre, qui représente environ 600 000 habitants, 35 000 étudiants et 8 500 chercheurs sur un territoire de 70 km² rassemblant 18 communes et 4 intercommunalités à l'articulation des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne. La vallée de la Bièvre se caractérise par l'une des plus fortes densités européennes en matière d'activités d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation. S'y trouvent notamment le CHU du Kremlin-Bicêtre, l'hôpital Paul Brousse et l'institut Gustave Roussy, premier centre de lutte contre le cancer en Europe.

La ligne 14 Sud permettra également de desservir le pôle d'Orly-Rungis, premier pôle économique du sud francilien et carrefour d'échanges international accueillant :

- le deuxième aéroport de France, avec ses 27 000 emplois ;
- le marché international de Rungis, représentant 1 200 entreprises, 12 000 salariés et 8 milliards de chiffre d'affaires ;
- Le quartier d'affaires Cœur d'Orly, dont la première tranche prévoit l'aménagement de 160 000 m² comprenant bureaux, mais aussi commerces et hôtels ;
- la future Cité de la gastronomie, équipement de plus de 20 000 m², qui a vocation à devenir la vitrine du savoir-faire français en matière de gastronomie, prévu à l'horizon 2020 sur la commune de Chevilly-Larue ;
- le parc tertiaire Silic à Rungis, la zone d'activités Senia, ou encore le centre commercial Belle-Epine qui accueille chaque année 20 millions de personnes.

Par ailleurs, M. GARCIA indique que la ligne 14 Sud sera connectée depuis Orly à la future ligne 18 du Grand Paris Express qui desservira l'Essonne et les Yvelines. L'aéroport sera ainsi raccordé à l'université Paris-Saclay, construite autour d'acteurs historiquement présents sur le plateau, comme l'Ecole polytechnique, le CEA, ou Supélec. Il précise que le campus Paris-Saclay représente 10% de la recherche en France et 20% dans les domaines de la physique et de l'énergie. Le campus accueille 10 500 chercheurs, 48 000 étudiants et 5 200 entreprises. Le campus urbain continue de se construire avec une programmation totale de 1,7 million de m² comprenant des logements étudiants, des logements familiaux, des services, commerces et des équipements publics. Il ajoute que la ligne 18 desservira aussi le pôle « Mobilités du futur » de Versailles Satory qui vise à positionner l'industrie française aux premières places des marchés liés aux mobilités durables dès 2015. En correspondance avec la ligne 18, il souligne que le prolongement de la ligne 14 vers l'aéroport d'Orly jouera un rôle important dans le développement de l'activité du sud francilien.

Christian GARCIA présente plusieurs exemples des gains de temps permis par la ligne 14 Sud :

- Entre M.I.N. Porte de Thiais et Aéroport d’Orly, le trajet dure actuellement 26 minutes ; avec la ligne 14, 5 minutes seulement seront nécessaires.
- Entre M.I.N. Porte de Thiais et Noisy-Champs, le trajet dure plus d’une heure, avec le bus TVM, puis les RER D et A : demain, il faudra compter 30 minutes, avec les lignes 14 et 15.

Il ajoute qu’au-delà du seul gain de temps, le Grand Paris Express apporte un bénéfice important en matière de fiabilité et de régularité des parcours.

Christian GARCIA revient sur la démarche de concertation mise en œuvre par la Société du Grand Paris autour du prolongement de la ligne 14 au sud :

- Depuis 2011, les comités de pilotage constituent un point de passage obligé pour la validation des décisions prises par la Société du Grand Paris en collaboration avec les territoires : 27 comités de pilotage sur la ligne 14 Sud se sont ainsi tenus.
- La Société du Grand Paris organise également des rencontres pour informer les habitants. Au total, sur l’ensemble du territoire du Val de Marne, 58 réunions publiques se sont déroulées pour informer les habitants de l’évolution du projet.
- A la demande des élus, la Société du Grand Paris participe également à différentes instances telles que les réunions de quartier et les conseils municipaux afin de présenter l’avancement du projet dans son ensemble.

Les caractéristiques du projet

Guillaume PONS, directeur de projet de la ligne 14 Sud à la Société du Grand Paris, présente les caractéristiques du nouveau métro. Il précise que les trains seront identiques à ceux qui circuleront sur la ligne 14 au nord ; ils auront un niveau de confort et de sécurité au moins équivalent aux trains existants, avec la circulation possible entre les voitures, un confort visuel et acoustique soignés, et la mise en œuvre d’une vidéo-protection. Comme c’est le cas sur la ligne 14 actuelle, les trains seront gérés de manière automatique, et supervisés par des exploitants installés dans un poste de commande centralisé.

Les gares de la ligne, éléments les plus visibles dans la ville, seront les portes d’entrée du nouveau réseau de transport, intégrées à leur environnement futur afin de devenir des lieux de vie où se développent des services et des commerces, en complémentarité avec la ville et le transport du quotidien. Elles permettront l’achat des billets, leur validation et l’accès aux quais dans de bonnes conditions de sécurité, d’accessibilité et d’information. Tous les quais seront équipés de façades empêchant de tomber sur les voies ; elles seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le tunnel du métro sera conçu pour faire circuler les trains à 80 km/h, en souterrain profond. D’autres ouvrages sont nécessaires au fonctionnement du métro, en toute sécurité : ce sont les puits de ventilation et d’accès des pompiers. Ils sont implantés tous les 800 mètres au plus, conformément à la réglementation.

Il explique également que la maintenance des trains de la ligne 14 prolongée sera répartie entre un site industriel au nord de la ligne et un site au sud de la ligne sur la commune de Morangis.

Guillaume PONS revient ensuite sur le tracé de la ligne 14 Sud, qui s’inscrit dans un fuseau d’étude afin de permettre l’ajustement du tunnel si nécessaire :

- **La station Maison Blanche-Paris XIII^e** : implantée le long de l’avenue d’Italie, au sud-est de l’actuelle station de métro de la ligne 7, entre la rue Caillaux et la rue Tagore, la station sera accessible par des entrées situées de part et d’autre de l’avenue d’Italie et permettra de créer une correspondance souterraine efficace avec la ligne 7 du métro, et de rejoindre facilement le tramway T3 par l’avenue d’Italie. A la suite de la concertation publique de 2014, les études complémentaires vont permettre d’optimiser le trajet vers le tramway T3, tout en travaillant en étroite relation avec la mairie du 13^e arrondissement 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 trop « minéral » ; au sud de la station, deux ouvrages techniques entièrement enterrés, nécessaires au fonctionnement du métro, seront réalisés.
- **La gare Kremlin-Bicêtre Hôpital** : elle est située juste à l’ouest de l’hôpital Bicêtre, au droit de son entrée principale, à la frontière des communes de Gentilly et du Kremlin-Bicêtre ; le volume souterrain de la gare est implanté le long de la rue Gabriel Péri, en grande partie dans l’enceinte de l’Hôpital Bicêtre ; la

concertation de 2014 a permis d'ajouter un second accès, côté rue Séverine. Deux ouvrages de ventilation et d'accès des pompiers entièrement souterrains seront également réalisés au sud de la gare.

- **La gare Villejuif Institut Gustave Roussy**, réalisée avec la ligne 15 sud, sera implantée devant l'hôpital Gustave Roussy au Nord du parc départemental des Hautes Bruyères. Deux ouvrages de ventilation et d'accès des pompiers entièrement souterrains seront construits au sud ; l'ouvrage technique situé au nord de L'Haÿ-les-Roses et en limite de Villejuif servira également de puits de départ de deux tunneliers. Afin de limiter la circulation des camions en ville, les déblais de creusement des tunnels seront acheminés vers le nord par une bande convoyeuse, implantée en bordure d'autoroute, puis par camion vers l'autoroute A6.
- **La gare Chevilly « Trois communes »** se situera à l'est de L'Haÿ-les-Roses en limite de Chevilly-Larue, entre les rues de Bicêtre, Paul Hochart, et Lallier.
- **La gare M.I.N. Porte de Thiais** est située au sud de Chevilly-Larue, à proximité de l'entrée Est du Marché d'Intérêt National, sous l'avenue de la Cité et la rue de Thiais ; cette implantation permet de créer deux accès à la gare de part et d'autre de l'avenue : un accès nord qui dessert les quartiers sud de Chevilly-Larue et crée un pôle transport grâce à la correspondance avec le tramway T7 et le bus TVM ; un accès sud qui dessert le secteur de la future cité de la gastronomie.
- **La gare Pont de Rungis** : située au Sud-Ouest de la commune de Thiais, en limite d'Orly, sur l'actuel parking Air France et juste au sud de la gare RER C existante, la gare comprend deux accès : un accès nord pour effectuer la correspondance avec le RER C et un accès est, qui débouche sur un parvis qui accueillera l'intermodalité avec les futures lignes de bus et les modes doux ; un accès ouest est également en cours de discussion avec les partenaires de la Société du Grand Paris.
- **La gare Aéroport d'Orly** est conçue pour accueillir les voyageurs de la ligne 14 et de la ligne 18 et sera implantée sur la plateforme aéroportuaire, entre les deux terminaux Ouest et Sud, juste en face du futur bâtiment de jonction des terminaux de l'aéroport. La gare sera équipée de trois accès : un accès ouest permettant aux voyageurs de rejoindre la gare routière ou le terminal Orly Ouest ; un accès est qui débouche sur un parvis équipé de trottoirs roulants rejoignant Orly Sud et le tramway T7 ; un accès sud qui permet l'accès direct au bâtiment de jonction des terminaux de l'aéroport.
- Par ailleurs, à l'extrémité sud-ouest de la ligne, sur la commune de Morangis, un **site de maintenance** de 5 hectares environ sera implanté : il assurera la maintenance des trains de la ligne 14 en complément du site de maintenance situé au nord de la ligne sur la commune de Saint-Ouen.

Guillaume PONS décrit ensuite les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 14 Sud. Le tunnel sera presque entièrement réalisé avec un tunnelier. Cette technique de creusement permet de réaliser l'infrastructure en réduisant considérablement les gênes pour les riverains du projet, car celui-ci creuse en profondeur et nécessite peu d'emprise en surface. Le tunnelier est introduit dans un puits d'entrée qui permet également l'évacuation de tous les déblais. La machine creuse le tunnel tout en posant les éléments préfabriqués appelés « voussoirs » qui constituent la structure du tunnel. Cette technique permet de garantir la stabilité du terrain situé au-dessus du tunnel, ce qui en fait la technique la plus sûre évitant les impacts et nuisances directs pour les constructions en surface. Pour respecter l'objectif de mise en service en 2024, trois tunneliers seront utilisés en parallèle :

- Deux tunneliers partiront de l'emprise Jean Prouvé sur la commune de L'Haÿ-les-Roses, en utilisant un futur ouvrage de ventilation et d'accès pompiers. Un tunnelier creusera vers le nord pour sortir à Maison Blanche-Paris XIII^e et un autre creusera vers le sud pour sortir dans la future gare Pont de Rungis ;
- Un troisième tunnelier partira de la gare Pont de Rungis et creusera vers le sud pour sortir un peu avant le site de maintenance et de remisage de Morangis.

Les gares de la ligne 14 Sud sont réalisées à ciel ouvert, selon la technique de la « paroi moulée », qui consiste à réaliser, avant tout creusement, une paroi en béton armé étanche tout autour de la future gare souterraine. Cette technique est la plus sûre pour garantir la stabilité des bâtiments proches du chantier, car elle permet de bien tenir les terrains avant tout creusement, et ne nécessite pas le rabattement de la nappe phréatique. Il s'agit de travaux plus visibles que pour le creusement du tunnelier, mais des phasages sont possibles pour limiter les emprises nécessaires aux travaux à ciel ouvert, et limiter ainsi la gêne pour l'utilisation de l'espace public.

Guillaume PONS explique par ailleurs que d'importantes quantités de déblais produites par le creusement des tunnels et des gares devront être évacuées. La Société du Grand Paris a élaboré un schéma directeur d'évacuation des déblais qui recense tous les centres de stockage et de traitement des déblais et définit les grandes orientations

en matière de type d'évacuation, par le fleuve, le train, ou la route. Ce schéma a pour objectif de diminuer la gêne sur les territoires et les riverains lors de l'évacuation de ces déblais, en privilégiant le transport par péniche ou par train, ou en empruntant les grands axes de circulation s'il n'est pas possible d'évacuer les déblais autrement que par camion.

Afin de garantir que tout sera mis en œuvre pour limiter les nuisances des chantiers, les maîtres d'œuvre de la Société du Grand Paris, auront à identifier les possibles gênes et les moyens de les supprimer ou les réduire pour chaque chantier de la ligne. En parallèle de ce travail de réduction des gênes, le maître d'ouvrage viendra expliquer le projet, recueillir et prendre en compte les avis ; il mettra en place une communication adaptée à chaque chantier dans une logique de transparence et de proximité, afin que les chantiers soient acceptés par tous les riverains.

Guillaume PONS revient ensuite sur le processus d'acquisitions foncières, nécessaires pour la réalisation de l'infrastructure. Ces acquisitions concernent environ 500 parcelles, dont une cinquantaine en surface qui accueilleront les gares, les puits de sécurité et le site de maintenance. Autant que faire se peut, ces ouvrages seront implantés sur des emprises publiques. Pour réaliser le tunnel de la ligne 14 Sud, entièrement en souterrain et à grande profondeur, la Société du Grand Paris doit disposer d'un volume en sous-sol nécessaire au passage du tunnel, Pour acquérir des propriétés privées, la Société du Grand Paris a ainsi mis en place un processus de négociations amiables afin de limiter le recours à l'expropriation ; néanmoins, pour sécuriser l'objectif de mise en service de 2024, le maître d'ouvrage met parallèlement en œuvre le processus réglementaire de maîtrise foncière qui débute avec les enquêtes parcellaires. La première enquête parcellaire se déroulera à l'automne 2015 pour les ouvrages situés sur Paris ; pour les autres communes, les enquêtes se dérouleront courant 2016.

Enfin **Guillaume PONS** présente le calendrier de la ligne 14 Sud :

- La première partie du planning concerne **l'enquête publique** : elle a commencé lundi 1^{er} juin et s'achèvera le 9 juillet – la réunion de ce soir en fait partie.
- La deuxième étape concerne la **maîtrise du foncier**, qui a débuté cette année et se poursuivra jusqu'à la maîtrise complète des emprises nécessaires.
- En parallèle, la Société du Grand Paris doit montrer que le projet répond à toutes les **obligations réglementaires** en vigueur, et obtenir, avant le démarrage des travaux, les autorisations sur la sécurité des transports guidés, celles concernant la loi sur l'eau, la protection des espèces faune et flore et, en temps utile, les permis de construire des gares et du site de maintenance.
- Les **études de maîtrise d'œuvre** ont débuté sous le pilotage de la RATP : les sociétés d'ingénierie et les agences d'architecture vont poursuivre le projet, en y intégrant les conclusions de l'enquête publique. Ils pourront ainsi dessiner les bâtiments des gares, préciser les correspondances avec les réseaux de transport existant, travailler sur le parvis des gares et l'intermodalité avec les bus, les vélos et autres modes doux.
- Il sera alors possible de débiter les **travaux préparatoires**, de réaliser la déviation des réseaux concessionnaires et de passer les marchés de travaux – marché de génie civil puis marchés de second œuvre et d'aménagement.
- Dès que les acquisitions foncières le permettront, les **travaux de génie civil** pour les tunnels, les gares et les sites de maintenance pourront débiter ; viendront ensuite les aménagements des gares, la pose de la voie et des équipements dans le tunnel.
- On arrivera ainsi aux **essais** et à la marche à blanc à partir de 2023, pour une **mise en service** de l'ensemble du prolongement de la ligne 14 sud à la mi-2024.

Echanges avec la salle

- **Les gares et leur insertion dans l'environnement**

Bernard SIGNARBIEUX, représentant de l'association des Castors du Jardin Parisien, craint que le secteur autour de la gare de Chevilly « Trois Communes » ne connaisse un phénomène de « centrifugeuse sociale » entraînant le départ des actuels habitants, et que soit construits à la place des immeubles plus luxueux. Son association n'étant pas rassurée par les dispositions annoncées à ce sujet par la Société du Grand Paris, il demande à connaître l'articulation avec le projet ANRU en cours dans le secteur des Trois Communes.

Philippe YVIN indique que la politique foncière de la Société du Grand Paris est de favoriser les accords à l'amiable, et de ne recourir qu'en dernier ressort à l'expropriation. En lien avec l'Établissement public foncier d'Île-de-France (EPF Ile-de-France), la Société du Grand Paris veille à ne pas encourager la spéculation foncière. Dans les secteurs où existent des zones tendues, les propositions de prix de la Société du Grand Paris sont ajustées avec l'EPF Ile-de-France. De plus, un observatoire foncier avec la Chambre des notaires d'Île-de-France a été mis en place pour suivre l'évolution des prix autour des emprises de la Société du Grand Paris. Pour l'instant, l'évolution de prix est homogène avec l'évolution des prix générale en Île-de-France : M. YVIN souligne qu'il n'y a donc pas de phénomène de spéculation sur les terrains autour des chantiers du Grand Paris.

M. BOYER, représentant des habitants de la rue de Bicêtre, s'étonne du déplacement de l'implantation de la gare Chevilly « Trois Communes », initialement envisagée au 110 rue de Bicêtre. Il regrette la nouvelle localisation qui place la gare à côté d'une école et de pavillons et estime qu'il aurait été préférable de maintenir la localisation première, au 110 rue de Bicêtre.

Guillaume PONS indique que la gare de Chevilly « Trois Communes » a fait l'objet de plusieurs scénarios d'études prenant en compte plusieurs critères. Dans un de ces scénarios, la localisation au 110 rue de Bicêtre avait effectivement été étudiée ; elle n'a pas été retenue au profit de la nouvelle localisation située à un endroit propice au développement de l'intermodalité avec le réseau de bus. Il précise que la gare doit être implantée au carrefour des trois communes, à proximité d'un secteur d'habitat extrêmement dense. Dans l'analyse multicritères, il est ressorti que l'implantation aujourd'hui envisagée était la meilleure pour favoriser au maximum cette intermodalité bus.

Guy DELECRAV demande ce que va devenir l'école Paul Bert, accolée à la gare Chevilly « Trois Communes ». Il estime que l'implantation de la gare entraîne la suppression du square, de la maison de quartier Lallier, voire celle de l'église qui est à côté.

M. BOYER indique que le document montre des perspectives d'aménagement où l'existant est rasé et remplacé par des immeubles, ce qu'il estime inquiétant pour les habitants.

Guillaume PONS indique que la Société du Grand Paris n'a actuellement pas de vision au-delà de l'espace consacré à la réalisation de l'infrastructure de transport.

Christian GARCIA précise ne pas connaître ce document évoqué par M. Boyer, indiquant qu'il n'émane pas de la Société du Grand Paris et qu'aucun projet de cette nature n'a été porté à la connaissance de la Société du Grand Paris. Il ajoute qu'une discussion est en cours avec le maire de L'Hay-les-Roses concernant l'avenir de l'école qui sera située à environ 4 ou 5 mètres du chantier. Une attention particulière sera portée à cette école, pour examiner la possibilité de trouver un autre lieu afin d'éviter que les enfants subissent les nuisances du chantier. Il précise enfin qu'il en sera de même pour les autres bâtiments, comme l'église, afin de maintenir les activités de la paroisse.

- **L'intermodalité et le réseau existant**

Pierre GARZON, vice-président chargé des transports au Conseil départemental du Val-de-Marne, estime indispensable de réfléchir aux rabattements simultanément à la construction du métro, que ce soit en bus ou à vélo. Il évoque également le projet du tramway T7, l'amélioration du RER, l'amélioration des lignes de bus.

Philippe YVIN confirme que l'interconnexion et l'intermodalité sont deux éléments fondamentaux du projet, puisque les trois quarts des 68 nouvelles gares du réseau seront en interconnexion avec un mode lourd existant. Il souligne que la majorité des usagers du métro viennent à pied à la gare, ce qui rend nécessaire d'étudier les cheminements piétonniers avec les villes. Il sera également nécessaire de prévoir des arrêts de bus et des rabattements efficaces. C'est un travail mené par le STIF avec la RATP pour organiser les réseaux de bus de manière à ce qu'ils desservent au mieux les gares. Il sera également nécessaire d'inclure le vélo dans ces réflexions. Il confirme qu'il s'agit d'une préoccupation très forte et qui sera mise en œuvre avec les collectivités locales.

M. BOYER demande si un parking est prévu pour la gare de Chevilly « Trois Communes ».

Guillaume PONS souligne que le STIF demande que les parkings de rabattement des gares soient réalisés uniquement dans les zones éloignées des centres urbains et que soit privilégiée l'intermodalité. La gare Chevilly « Trois communes », implantée dans un secteur dense, ne constitue donc pas une localisation pertinente pour implanter un parking de rabattement. M. PONS indique qu'une étude d'opportunité des parkings a été réalisée autour des stations de la ligne 14 Sud : seule la gare Pont de Rungis a été identifiée comme une gare pouvant accueillir des stationnements de rabattement.

Philippe TAILLEFER, habitant de Chevilly-Larue, demande s'il est possible de réaliser une gare supplémentaire au niveau de Morangis, au regard de la distance importante entre le terminus à Orly et le site de maintenance et de

remisage de Morangis. Il demande également s'il existe à ce jour une certaine idée de l'architecture des gares de la ligne 14 Sud.

Philippe YVIN indique que le réseau et ses gares ont fait l'objet d'un décret en Conseil d'État qui fixe le schéma d'ensemble, qui ne peut pas être modifié aujourd'hui. Pour le moment, il est légalement impossible de prévoir d'autres gares dans le cadre du projet actuel, mais il souligne que cela sera peut-être possible à l'avenir. Concernant l'architecture des gares de la ligne 14 Sud, il indique que les principes retenus pour la ligne 15 Sud seront appliqués : il s'agit de réaliser des gares, et non pas simplement des bouches de métro, afin d'accueillir des services, des commerces tout en s'intégrant dans le quartier d'implantation. Ainsi, plusieurs architectes présenteront des projets qui feront l'objet de discussions avec les maires des communes concernées. M. YVIN invite les personnes intéressées à visiter l'exposition sur le Grand Paris Express actuellement en cours au MAC/VAL à Vitry-sur-Seine : les maquettes des 16 gares de la ligne 15 Sud et les travaux des architectes y sont présentés.

- **L'opportunité de la ligne et son financement**

Pierre GARZON dit sa grande satisfaction de voir le projet arriver en enquête publique. Il indique que le Conseil départemental se réjouit de l'accélération du calendrier, soulignant la nécessité que les travaux soient menés le plus rapidement possible. Il salue Stéphanie DAUMIN, maire de Chevilly-Larue, pour sa contribution à l'accélération du calendrier. Il se dit néanmoins inquiet concernant la capacité de la Société du Grand Paris à tenir les délais de réalisation du projet, estimant qu'elle manque de moyens humains. Il souhaite donc que le gouvernement accorde au plus vite à la Société du Grand Paris les effectifs nécessaires à la réalisation du projet. Il considère que la ligne 14 Sud est une chance pour le Val-de-Marne, car elle va améliorer les déplacements des habitants, des salariés et des étudiants ; elle aura un effet de levier économique pour le développement du territoire. Il évoque ainsi le projet de création de la Cité de la gastronomie, conditionné à l'arrivée de la ligne 14, indiquant que l'ensemble des projets en cours permettant d'accélérer l'essor du Val-de-Marne dépendent du projet de prolongement de la ligne 14 et du calendrier qui sera tenu. Pour cette raison, il juge nécessaire de tenir les délais, et donc de garantir les effectifs du maître d'ouvrage. Il réaffirme l'engagement total du Conseil départemental du Val-de-Marne et des élus qui ont fait beaucoup depuis la création d'Orbival en 2006.

Carmelo PICCIOTTO, habitant de Paris, souhaite rappeler que l'enquête publique vise à déterminer l'utilité publique du projet, qui n'est pas démontrée à ce jour selon lui. Il s'interroge sur la certitude des financements en cas de krach obligataire à court terme. Il évoque une étude du Cercle des transports qui montre que le Grand Paris est incompatible avec le financement des réseaux existants, sauf à recourir à un endettement massif. Il demande s'il est prévu de tenir compte de cette étude dans les projets de la Société du Grand Paris.

Philippe YVIN indique que la Société du Grand Paris fait en sorte d'engranger le maximum de financements pour réaliser son projet ; il ajoute qu'elle a déjà l'assurance de pouvoir financer les deux premières lignes dans les années à venir grâce aux emprunts déjà contractés. À titre d'exemple, il précise que l'emprunt auprès de la BEI s'étale sur 30 ans à un taux fixe d'1,25 % - ce qui constitue des conditions idéales pour le maître d'ouvrage. Il ajoute que la Société du Grand Paris partage en partie les conclusions de l'étude du Cercle des transports sur la nécessité de trouver un équilibre entre la rénovation du réseau existant et la construction des lignes nouvelles : c'est le sens de l'accord intervenu en 2013 entre le Gouvernement et les élus de la Région Île-de-France pour consacrer 12 milliards d'euros à l'amélioration des transports du quotidien tout en lançant le Grand Paris Express. Néanmoins, il évoque une divergence avec le Cercle des transports, la Société du Grand Paris estimant nécessaire de compléter le réseau existant. La Société du Grand Paris considère que l'un des objectifs majeurs du Grand Paris Express consiste à assurer l'égalité entre les territoires.

- **L'exploitation**

Philippe TAILLEFER demande s'il serait possible d'ouvrir la station Maison Blanche-Paris XIII^e avant le reste de la ligne 14 Sud, ce qui permettrait une correspondance aisée avec la ligne 7 du métro. Il argue du fait que le tunnel de la ligne 14 existe quasiment entre les stations Olympiades et Maison Blanche-Paris XIII^e.

Francine ROMESTANT, représentant de l'association des Castors du Jardin Parisien souligne que la station s'appelle Chevilly « Trois-Communes » alors qu'elle se trouve sur le territoire de L'Haÿ-les-Roses. Elle estime que ce nom risque de perturber les voyageurs. Elle demande s'il est possible de modifier le nom de la gare.

Philippe YVIN confirme que tous les noms des gares sont provisoires et que leur dénomination définitive sera choisie ultérieurement.

- **Les travaux, l'environnement et les nuisances**

Bernard SIGNARBIEUX espère qu'une communication en amont sera organisée pour informer les riverains de la tenue des travaux. Il souhaite qu'elle se mette en place plus tôt que prévu par la réglementation, à savoir plus d'un mois avant le début des travaux. Il demande des précisions sur l'organisation des chantiers – le nombre de camions par jour et leur itinéraire notamment. Il souligne la présence d'une crèche à 100 mètres du chantier étudié et qui n'apparaît pas dans les dossiers.

M. LE GAL, président de l'Association des riverains du quartier du Belvédère, s'inquiète concernant la sortie des camions sur l'avenue Gabriel Péri, qui connaît déjà des difficultés de circulation depuis qu'elle a été réaménagée. Pour l'emprunter, il estime que les camions devront faire demi-tour et reprendre l'autoroute A6, ce qui causerait des nuisances supplémentaires. Il demande comment le convoyeur à bandes sera isolé.

Guillaume PONS indique qu'un convoyeur à bandes sera installé le long de l'autoroute, permettant de s'affranchir de tous les camions d'évacuation de déblais dans le centre-ville de L'Haÿ-les-Roses et de Villejuif. Les camions viendront ensuite récupérer les déblais sur ces convoyeurs à bandes et emprunteront ensuite l'autoroute A6, qui a la capacité d'accueillir ces camions. M. PONS se dit conscient de l'importance de ne pas engorger les centres villes avec les camions. Il précise que la bande convoyeuse est un principe, dont la faisabilité a été étudiée avec la Direction des routes : en fonction des études détaillées que fera faire la RATP sur les nuisances possibles de cette bande convoyeuse sur les bâtiments avoisinants, des dispositifs particuliers pour les limiter seront mis en place. Il souligne qu'il reste suffisamment de temps pour travailler ensemble et faire en sorte que le chantier se déroule avec un minimum de nuisances.

Bernard SIGNARBIEUX s'inquiète de voir que la zone d'implantation des tunneliers prévue correspond à une zone présentant un caractère écologique. Il s'étonne que le dossier n'évoque plus cet aspect, pourtant reconnu il y a quelques mois par la société ayant fait l'enquête pour le Grand Paris. Il regrette de ne pas avoir lu dans le dossier que cette zone sera remise en l'état actuel, voire valorisée.

Guillaume PONS confirme qu'il s'agit d'un site à caractère écologique, et qu'il accueille aussi des jardins ouvriers. Il s'engage à ne pas porter atteinte aux jardins ouvriers et à restituer cet espace dans un état analogue, voire amélioré en fin de chantier. Il précise que la Société du Grand Paris est ouverte à la discussion sur ces sujets. Il souligne que l'emprise du chantier a été limitée pour garder une distance de 20 mètres environ entre les habitations et l'emprise du chantier ; une palissade phonique a également été ajoutée pour limiter les nuisances sonores. Afin de réduire au maximum les nuisances, la Société du Grand Paris mettra en place avec son MOE et l'entreprise un plan de management environnemental des nuisances de chantier.

Pierre GARZON demande au nom du Conseil départemental que les travaux soient l'occasion d'expérimenter des modes d'évacuation des déchets qui contribuent à revaloriser notamment le mode ferré. Il estime nécessaire de réduire le plus possible l'usage des camions, non seulement pour réduire les nuisances, mais également pour relever un défi écologique, considérant que la réussite du projet passe également par un chantier de très haute qualité. Le Département souhaite que l'évacuation des déblais passe par le rail à Pont de Rungis.

Guillaume PONS indique que pour chacune des gares, la Société du Grand Paris souhaite privilégier le mode fluvial, même si l'évacuation peut débuter par voie routière à certains endroits. Dans ce cas, l'évacuation des déblais empruntera autant que faire se peut le réseau routier magistral pour gêner le moins possible la vie quotidienne. Il ajoute qu'un troisième type d'évacuation des déblais est à l'étude : à la demande du Département, SNCF Réseau est actuellement mobilisée pour étudier la faisabilité d'évacuer les déblais par voie ferrée à Pont de Rungis.

Pierre GARZON indique que le Département demande qu'un accompagnement spécifique soit déployé pour les riverains, les commerçants, pour les personnes faisant l'objet d'une acquisition foncière, afin de les accompagner dans la mise en œuvre du projet. Il souhaite que la Société du Grand Paris reconduise le dispositif actuellement en vigueur sur la ligne 15 Sud, le jugeant exemplaire.

Christian GARCIA confirme que des comités de suivi de chantier ont été créés dans le cadre des travaux de la ligne 15 Sud. Cette nouvelle instance de coordination, présidée conjointement par la SGP et la ville concernée, a un rôle d'ensemblier. Elle permet d'assurer une vision transversale sur les sujets liés aux chantiers afin de créer les conditions favorables pour que les différents acteurs trouvent un espace de rencontre, de collaboration et de transversalité sur les différentes actions menées sur le territoire. Ces instances de proximité réunissent ainsi les différents acteurs, comme les maires des communes concernées, les services de l'État, les comités de quartier, les associations de riverains ou les associations des commerçants. Cela permet par ailleurs de maintenir une relation de proximité avec l'ensemble des personnes concernées par le chantier et de répondre au mieux aux attentes liées aux conséquences des travaux sur la vie quotidienne des habitants, commerçants et entreprises. Ces comités se

réuniront environ une fois tous les deux mois, afin d'être réactif durant la phase de chantier et de pouvoir adapter le chantier aux éventuelles nuisances.

Pierre PONOTCHEVNY, habitant de Chevilly-Larue, demande si la Société du Grand Paris a procédé à des carottages dans la rue du Petit Leroy et dans la rue Dericbourg. Il demande des précisions sur la profondeur de ces sondages et souhaite savoir si des nappes phréatiques ont été identifiées.

Guillaume PONS confirme que des études géotechniques ont été réalisées rue du Petit Leroy. Il confirme la présence de nappes phréatiques et indique que ces éléments peuvent être communiqués, et sont déjà disponibles en open data.

Guillaume DESSERTENNE demande quel sera l'impact des travaux et de l'implantation de la ligne 14 sur les entreprises riveraines de la gare Pont de Rungis, notamment celles de la zone de maintenance nord de l'aéroport d'Orly. Il souhaite savoir si des solutions de stationnement de remplacement des parkings existants sont prévus.

Guillaume PONS confirme la nécessité de disposer d'une emprise relativement importante pour réaliser la gare et pour implanter le puits de départ des tunneliers. Il souligne que le site est assez ouvert, ce qui laisse penser qu'il sera possible de réaliser les travaux en maintenant les activités. S'il s'avère néanmoins nécessaire de déplacer certaines activités, cela sera défini à l'issue des études de maîtrise d'œuvre, et des indemnités seront proposées.

Roselyne CORREIA demande des précisions concernant l'impact du tunnelier sur les habitations, craignant des tassements de terrain, des fissures, et des nuisances sonores lors de l'exploitation.

Guillaume PONS confirme que le tunnel sera très profond, ce qui permet d'éviter tout désordre en surface. Il indique que des enquêtes d'état du bâti seront menées avant les travaux afin d'évaluer la capacité de chaque bâtiment à résister à l'introduction du tunnelier. De plus, dans les secteurs où une interaction entre le tunnel et son environnement est suspectée, la Société du Grand Paris proposera des constats contradictoires systématiques avec les habitants. Il souligne que la Société du Grand Paris a mis toutes les chances de son côté pour que le creusement se passe très bien. Il confirme que dans certains cas, le passage du tunnelier peut se sentir mais souligne que ce désagrément est ponctuel, le tunnelier parcourant environ 300 mètres par mois. Il précise qu'à Chevilly-Larue, la majorité du tunnel est sous une couche d'argile verte qui devrait absorber les vibrations. Concernant les vibrations pendant l'exploitation du métro, il rappelle que la ligne 14 Sud est une ligne sur pneus et que les retours d'expérience sur la ligne 14 existante montrent qu'il n'y a pas de gêne pour les habitations situées au-dessus, à des profondeurs qui sont à peu près équivalentes à celles de la ligne 14 Sud.

Sylvia GAUTIER, présidente de l'Association l'Avenir de Chevilly-Larue, demande quelles mesures prendra la Société du Grand Paris pour prévenir tout risque dans les zones concernées par le tracé, à 50 mètres et au-delà. Elle souhaite également connaître les garanties après les travaux, soulignant la possibilité que le chantier connaisse des impondérables.

Guillaume PONS indique que la Société du Grand Paris se prépare depuis longtemps pour que les chantiers se déroulent correctement. A cette fin, le maître d'ouvrage fait appel à des sociétés d'ingénierie et dispose également en interne de compétences techniques, afin d'avoir un double regard sur les études et simulations. De plus, la Société du Grand Paris a engagé des prestataires pour réaliser les études de géologie. Ce dispositif croisé permet de renforcer la robustesse des analyses techniques. S'il est en effet possible que des impondérables surviennent durant les travaux, il rappelle que des constats systématiques seront proposés dans les endroits potentiellement concernés. Dans ce cas-là, il explique que le régime de droit commun de dommages de travaux publics s'appliquera : si des dommages sont constatés, les riverains seront remboursés. Il précise que la réalisation de constats contradictoires avant les travaux permet de vérifier l'absence de fissure et de vérifier que le bâtiment est sain ; s'il est dégradé suite au chantier, il sera plus simple de déterminer la cause du dommage occasionné.

Claude FINUCCI craint que des travaux s'effectuent la nuit, occasionnant des gênes pour les riverains. Elle demande s'il est possible de suspendre les travaux à ce moment, pour préserver la tranquillité des riverains.

Guillaume PONS indique que les ouvrages annexes et les gares seront réalisés en journée, de 7 h à 20 h environ. En revanche, le tunnelier ne doit pas s'arrêter et travaille 24 heures sur 24. Il souligne néanmoins que les nuisances sont localisées au niveau de chaque puits de départ, et que des dispositifs de protection phonique seront installés. De plus, si le tunnelier creuse pendant la nuit, il sera possible de suspendre l'évacuation des déblais pendant les heures de nuit en les stockant jusqu'au lendemain. Il souligne que ce point peut constituer un thème de discussion dans le cadre des comités de suivi de chantier.

Sylvia GAUTIER demande si des dispositions ont été envisagées également pour le collège Jean MOULIN concernant les nuisances sonores.

Guillaume PONS indique que le collège n'est pas immédiatement proche du chantier. La RATP, maître d'œuvre, va réaliser le plan de management environnemental chantier. Des études techniques seront réalisées et permettront d'identifier d'éventuels problèmes de bruit. Dans ce cas-là, il sera possible de mettre en place des protections phoniques.

- **La concertation**

Bernard SIGNARBIEUX regrette qu'une seule réunion publique n'ait été prévue, compte tenu du nombre de communes concernées et de la variété des problématiques.

M. LE GAL demande si des réunions spécifiques seront organisées au sujet des travaux.

Guillaume PONS confirme que la Société du Grand Paris s'engage à revenir régulièrement vers le public, soit en comité large, soit dans de petits comités pour étudier l'acceptabilité des chantiers. Il souligne que les études de maîtrise d'œuvre menées par la RATP seront terminées dans un an. Les appels d'offres seront ensuite lancés et les chantiers démarreront début 2018.

Philippe YVIN indique qu'un accord va être passé avec la Chambre de commerce et d'industrie de Paris pour accompagner les commerçants qui sont impactés pendant les travaux. Et pour l'ensemble des riverains des chantiers du Grand Paris Express, il confirme la mise en place des comités de suivi de chantier avec les associations de riverains de façon à traiter les problèmes au fur et à mesure.

Christian GARCIA indique s'être engagé à faire visiter une installation similaire au futur puits d'entrée du tunnelier. Cela sera possible à la rentrée, au mois d'octobre : il invitera les riverains volontaires à visiter les installations.

Carmelo PICCIOTTO déplore la clôture par la loi du projet : il regrette qu'il n'y ait eu aucune alternative présentée pendant le débat public, dont il juge qu'il n'était qu'un processus d'information ; selon lui, la contradiction y fut étouffée. Il considère que la presse a été muselée et que la Société du Grand Paris a acheté des articles favorables au projet, alors qu'il est impossible pour l'opposition de s'exprimer.

Philippe YVIN indique que le débat public évoqué par M. PICCIOTTO est le plus grand débat public qui n'ait jamais été organisé en France, et qu'il a rassemblé des milliers de personnes. Ce débat public a abouti au schéma d'ensemble que les concertations menées par la suite ont contribué à préciser. Même s'il reste vrai que c'est le Parlement qui a voté cette loi qui s'applique aujourd'hui, Philippe YVIN dément le fait que la Société du Grand Paris achète des articles. Il précise n'avoir jamais commandé de publi-reportage.

Clôture

Bernard SCHAEFER note que le public a posé beaucoup de questions, dont un certain nombre sur la globalité du projet, y compris des inquiétudes sur le financement. Il constate que personne n'a remis en cause le principe même du prolongement de la ligne ; les questions ont surtout porté sur le « comment », par exemple avec des interrogations sur le tracé définitif et sur le prolongement éventuel au-delà d'Orly. Il indique avoir observé que de nombreuses questions portaient sur les modalités du chantier et les nuisances multiples pouvant être engendrées. M. SCHAEFER précise que ce point est largement évoqué dans le dossier dans l'étude d'impact et invite ceux qui souhaitent avoir des précisions à consulter le dossier disponible dans chacune des mairies et des préfectures concernées. Il indique qu'un mode d'emploi permet de retrouver facilement les pages recherchées.

Il revient sur le déroulement de l'enquête publique, qui se termine le 9 juillet. Il est possible de rencontrer les commissaires enquêteurs au cours de la troisième vague de permanences, qui se tiendront dans chacune des communes concernées. Il évoque l'existence d'un registre électronique pour déposer une observation sur le site de l'enquête publique, qui permet aussi de consulter le dossier en ligne. Il signale également que le public a la possibilité d'écrire au président de la Commission d'enquête à l'adresse de la préfecture d'Ile-de-France, siège de l'enquête publique.

Il ajoute que cette réunion publique donnera lieu à un compte-rendu qui figurera dans le rapport d'enquête établi après la fin de l'enquête publique. La commission prendra un certain temps pour analyser toutes les remarques formulées. Il précise que le rapport conclura en toute indépendance sur la validité de ce projet, car la commission a comme mission de se prononcer sur l'utilité publique du projet. Elle devra également émettre un avis sur les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux nombreuses questions posées. Il ajoute que l'enquête publique

permet de soulever des questions qui n'auraient pas encore trouvé leur solution jusqu'à présent. Il remercie le public de sa participation.

Claude CHARDONNET indique qu'une seconde réunion publique aura lieu le 29 juin à la mairie du 13^e arrondissement de Paris. Elle remercie les participants.

Ligne 14 Sud
Olympiades – Aéroport d'Orly

ENQUÊTE PUBLIQUE
Paris 13^e, le 29 juin 2015

Compte-rendu

1. Introduction

Claude CHARDONNET, animatrice, accueille les participants et les remercie de leur présence. Elle indique que cette réunion se tient dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de ligne 14 Sud. Organisée par la Société du Grand Paris, représentée par Philippe YVIN, président du directoire, Christian GARCIA, directeur des relations territoriales et Guillaume PONS, directeur de projet, la réunion est présidée par la commission d'enquête publique et notamment par son président, Bernard SCHAEFER.

Jérôme COUMET, maire du 13^e arrondissement de Paris, souligne que l'enquête publique se poursuit et que des registres sont à la disposition des habitants à la mairie du 13^e arrondissement. Il se dit ravi d'accueillir Philippe YVIN et Bernard SCHAEFER. Il indique que la politique mise en œuvre dans le 13^e arrondissement consiste à multiplier les possibilités de déplacement pour transformer ce territoire déjà en mutation. Le 13^e arrondissement est ainsi concerné par trois projets de transports lourds : le projet de ligne T9 du tramway entre la porte de Choisy et l'aéroport d'Orly ; le projet de bus à haut niveau de service T Zen 5 entre la ZAC Paris Rive Gauche et Choisy-le-Roi ; enfin, le prolongement de la ligne 14 au sud entre Olympiades et Aéroport d'Orly, auquel il tient. Soulignant que la gare Maison Blanche – Paris XIII^e était optionnelle dans un premier temps, M. COUMET se félicite que cette gare devienne réalité grâce à l'enquête publique, qui constitue pour lui le premier acte fort de cette réalisation.

Bernard SCHAEFER, président de la commission d'enquête publique, remercie le maire pour son accueil. Il salue également les participants et remercie la Société du Grand Paris pour l'organisation matérielle de la réunion. Il indique que cette réunion, prévue par le code de l'environnement, est présidée par la commission d'enquête dont il présente les autres membres : Bernard PANET, Jacky HAZAN, Nicole SOILLY et Philippe LEHEUP – deux suppléants sont également nommés en cas de défaillance d'un ou plusieurs titulaires. Il précise que l'enquête publique est obligatoire pour prononcer une déclaration d'utilité publique : au vu de l'ampleur du projet, il appartiendra au Conseil d'Etat de se prononcer sur la question après avoir pris connaissance du rapport de la commission d'enquête. M. SCHAEFER souligne que la présente enquête publique constitue la troisième étape de concertation relative à la ligne 14 Sud après le débat public de 2010-2011 – portant sur la totalité du Grand Paris Express – et la concertation préalable volontaire organisée par le maître d'ouvrage ; il précise que les bilans de ces deux concertations figurent en annexe du dossier d'enquête publique.

M. SCHAEFER explique que l'enquête publique est organisée par la préfecture d'Ile-de-France et de Paris, autorité organisatrice, sous la responsabilité de la commission d'enquête. Il ajoute que cette réunion d'information et d'échange poursuit un double objectif, comme l'indique sa dénomination tirée du code de l'environnement : apporter une information et des compléments sur le projet, d'une part ; répondre aux questions posées et enregistrer les avis formulés par les citoyens, d'autre part. La commission d'enquête analysera l'ensemble des thèmes qui se dégageront des observations du public et étudiera les éventuelles alternatives ou propositions émises par les participants. Il souligne également que la réunion s'adresse avant tout au grand public, car les acteurs institutionnels ont déjà eu l'occasion de s'exprimer dans un document figurant dans le dossier d'enquête, en leur qualité de personnes publiques associées.

En introduction à l'exposé des représentants de la Société du Grand Paris, un film de présentation est projeté.

2. Le Grand Paris des transports

Philippe YVIN, président du directoire de la Société du Grand Paris, remercie les participants pour leur présence et salue le maire du 13^e arrondissement de Paris. Il présente le projet du Grand Paris des transports, arrêté en mars 2013 et qui comprend deux volets :

3. La **modernisation et l'extension du réseau existant** selon le **plan de mobilisation** de plus de 12 milliards d'euros, convenu entre la région Ile-de-France, l'Etat, les départements et le STIF (dont 7 milliards à engager d'ici 2017). Ce plan comprend notamment le prolongement du RER E à l'ouest, des prolongements de ligne de métro, la création de bus à haut niveau de service et de tramways, la modernisation des RER – priorité absolue du plan de mobilisation – et l'amélioration des lignes de Transilien.
4. La **création de nouvelles lignes de métro automatique qui composent le Grand Paris Express**, pour un coût de l'ordre de 23 milliards d'euros, pour relier les pôles de développement entre eux.

Le Grand Paris Express se compose de 4 nouvelles lignes de métro automatique, soit environ 200 kilomètres pour 68 gares, qui permettront aux Franciliens de se déplacer en transports en commun sans avoir à passer par Paris. 2 millions de voyageurs quotidiens sont attendus. Le Grand Paris Express comporte également des prolongements de lignes de métro existantes : la ligne 14 au nord et au sud ; la ligne 11 vers l'est, de Mairie des Lilas à Noisy-Champs via Rosny-Bois-Perrier.

Philippe YVIN cite les différents partenaires du Grand Paris Express et, plus particulièrement, de la ligne 14 Sud :

- La Société du Grand Paris, chargée de la réalisation du Grand Paris Express
- Les autres opérateurs de transports comme la SNCF et la RATP, pour réaliser un métro en correspondance avec le réseau existant ;
- Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), autorité organisatrice des transports de la région ;
- Les collectivités locales : régions, départements, villes, pour réussir l'insertion territoriale du projet.

Philippe YVIN précise que la réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express est estimée à 22,6 milliards d'euros. 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. La Société du Grand Paris aura également recours à l'emprunt, qu'elle remboursera grâce à trois types d'apports :

- Les recettes fiscales affectées ;
- à compter des mises en services, des redevances d'usage payées par les exploitants (péages) ;
- des recettes complémentaires tirées notamment de l'exploitation commerciale des gares (publicité, commerce, etc.) ou d'autres services.

M. YVIN ajoute que la Société du Grand Paris a accepté une offre de prêt de 1 milliard d'euros auprès de la Caisse des Dépôts et s'apprête à faire de même s'agissant d'un prêt de même montant de la Banque européenne d'investissement.

Philippe YVIN présente ensuite les quatre grands objectifs du Grand Paris Express :

- **Offrir des déplacements plus faciles, en assurant la desserte du territoire en transports en commun**

- Le Grand Paris Express étend le réseau francilien de transport en commun, en connectant les banlieues les unes aux autres.
- Il privilégie autant que possible les correspondances avec les transports existants.
- **Alléger le trafic sur les lignes de transport en commun existantes**
 - Il va décharger le réseau existant structuré en étoile. A horizon 2030, le Grand Paris Express va alléger la fréquentation des RER A et B de -15% à -20% sur leur partie la plus chargée. De même, il contribuera à alléger la fréquentation sur les lignes 4, 6, 7 et 13, de l'ordre de -10% à -20% sur les secteurs les plus denses.
- **Favoriser l'égalité entre les territoires**
 - A horizon 2030, 90% des Franciliens habiteront à moins de 2 km d'une gare ou d'une station de transports en commun : les 68 gares du Grand Paris Express deviendront des territoires urbains attractifs qui encourageront la réalisation de logements, répondant ainsi à l'un des enjeux majeurs de l'Île-de-France.
- **Soutenir le développement économique et l'emploi**
 - Le Grand Paris Express va favoriser le rapprochement des habitations et des emplois, favorisant ainsi le désenclavement des territoires. Il va permettre un accès renforcé aux centres universitaires et de formation professionnelle, aux centres hospitaliers, aux pôles d'affaires comme la Défense ou Saint-Denis Pleyel et aux zones aéroportuaires.
 - Cette accessibilité améliorée offre aux territoires une attractivité accrue pour le développement de nouvelles activités.

Par ailleurs, il explique que la réalisation du métro aura un impact conséquent en phase chantier. Les travaux seront réalisés en continu et à plusieurs endroits en même temps. Le Grand Paris Express contribuera ainsi à la création de 15 000 à 20 000 emplois directs et non délocalisables par an dans les travaux publics, les industries ferroviaires et le bâtiment. Au-delà de ces emplois directement liés aux travaux, il ajoute que l'arrivée du Grand Paris Express permettra de créer au moins 115 000 emplois supplémentaires grâce à la croissance engendrée par cette infrastructure. Ainsi, le Grand Paris Express aura un impact majeur sur la croissance : la Société du Grand Paris évalue à 70 milliards d'euros ses avantages socio-économiques induits.

3. La ligne 14 Sud

Christian GARCIA, directeur des relations territoriales à la Société du Grand Paris, présente le tracé de la ligne 14 prolongée au nord et au sud. Il rappelle qu'à l'origine, le prolongement de la ligne 14 à l'aéroport Orly était prévu pour 2027 : suite à la forte mobilisation des élus, des habitants et du monde économique, le calendrier a été modifié. Dans une communication au conseil des ministres du 9 juillet 2014, le Premier ministre a demandé au maître d'ouvrage d'accélérer de 3 ans le prolongement de la ligne 14 au sud.

M. GARCIA indique que la ligne 14 fera 28 km de long à terme, avec 21 gares. Seulement 37 minutes seront nécessaires pour relier Saint-Denis Pleyel à l'aéroport d'Orly. Elle disposera de deux sites de maintenance, à Saint-Ouen et à Morangis. La ligne 14 actuelle, longue de 8,6 km, est entièrement automatique et relie la station Olympiades à la station Gare Saint-Lazare. Elle accueille 500 000 utilisateurs par jour. Toutes les stations sont entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite. Son prolongement au nord s'effectue en deux étapes :

- A horizon 2019, de Gare Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen avec 4 nouvelles gares : Pont Cardinet, Porte de Clichy, Clichy-St-Ouen-RER C et Mairie de Saint-Ouen – soit 5,8 km de ligne supplémentaire ; Le STIF et la RATP sont co-maîtres d'ouvrage de la réalisation de cette première phase, la Société du Grand Paris finance ce prolongement à hauteur de 55%, soit 800 millions d'euros ; les travaux ont démarré en juin 2014 et le tunnelier commencera à creuser le tunnel en septembre.
- A horizon 2020, de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, avec 1,7 km de ligne supplémentaire ; la Société du Grand Paris sera Maître d'ouvrage de ce second prolongement dont les travaux devraient démarrer en 2016 ; ce prolongement supplémentaire apportera au territoire de Plaine Commune (troisième pôle économique tertiaire francilien avec 180 000 emplois et 20 000 entreprises), un haut niveau

d'accessibilité, tout en désaturant la ligne 13 ; Saint-Denis Pleyel a pour ambition de devenir un futur Hub majeur de transport avec notamment sa connexion à la ligne 13, au RER D et aux futures lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express.

Christian GARCIA revient ensuite sur le prolongement de la ligne 14 au sud, qui traversera douze communes : le 13^e arrondissement de Paris, Le Kremlin-Bicêtre, Arcueil, Villejuif, L'Haÿ-les-Roses, Gentilly, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Orly, Paray-Vieille-Poste et Morangis. Avec sept gares, elle reliera trois départements : Paris, le Val-de-Marne et l'Essonne. Une fois le prolongement réalisé, ce sont 14 kilomètres de ligne nouvelle qui relieront Paris à l'Aéroport d'Orly.

Il souligne que ce prolongement a pour ambition de constituer la colonne vertébrale de la vallée scientifique de la Bièvre, qui représente environ 600 000 habitants, 35 000 étudiants et 8 500 chercheurs sur un territoire de 70 km² rassemblant 18 communes et 4 intercommunalités à l'articulation des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne. La vallée de la Bièvre se caractérise par l'une des plus fortes densités européennes en matière d'activités d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation. S'y trouvent notamment le CHU du Kremlin-Bicêtre, l'hôpital Paul Brousse et l'institut Gustave Roussy, premier centre de lutte contre le cancer en Europe.

La ligne 14 Sud permettra également de desservir le pôle d'Orly-Rungis, premier pôle économique du sud francilien et carrefour d'échanges international accueillant :

- le deuxième aéroport de France, avec ses 27 000 emplois ;
- le marché international de Rungis, représentant 1 200 entreprises, 12 000 salariés et 8 milliards de chiffre d'affaires ;
- Le quartier d'affaires Cœur d'Orly, dont la première tranche prévoit l'aménagement de 160 000m² comprenant bureaux, mais aussi commerces et hôtels ;
- la future Cité de la gastronomie, équipement de plus de 20 000 m², qui a vocation à devenir la vitrine du savoir-faire français en matière de gastronomie, prévu à l'horizon 2020 sur la commune de Chevilly-Larue ;
- le parc tertiaire Silic à Rungis, la zone d'activités Senia, ou encore le centre commercial Belle-Epine qui accueille chaque année 20 millions de personnes.

Par ailleurs, M. GARCIA indique que la ligne 14 Sud sera connectée depuis Orly à la future ligne 18 du Grand Paris Express qui desservira l'Essonne et les Yvelines. L'aéroport sera ainsi raccordé à l'université Paris-Saclay, construite autour d'acteurs historiquement présents sur le plateau, comme l'Ecole polytechnique, le CEA, ou Supélec. Il précise que le campus Paris-Saclay représente 10% de la recherche en France et 20% dans les domaines de la physique et de l'énergie. Le campus accueille 10 500 chercheurs, 48 000 étudiants et 5 200 entreprises. Le campus urbain continue de se construire avec une programmation totale de 1,7 million de m² comprenant des logements étudiants, des logements familiaux, des services, commerces et des équipements publics. Il ajoute que la ligne 18 desservira aussi le pôle « Mobilités du futur » de Versailles Satory qui vise à positionner l'industrie française aux premières places des marchés liés aux mobilités durables dès 2015. En correspondance avec la ligne 18, il souligne que le prolongement de la ligne 14 vers l'aéroport d'Orly jouera un rôle important dans le développement de l'activité du sud francilien.

Christian GARCIA présente plusieurs exemples des gains de temps permis par la ligne 14 Sud :

- Entre Maison Blanche-Paris XIII^e et Aéroport d'Orly, le trajet dure actuellement 33 minutes en empruntant l'Orlybus ; avec la ligne 14, 14 minutes seulement seront nécessaires.
- Entre Maison Blanche-Paris XIII^e et Villejuif IGR, il faut aujourd'hui compter 24 minutes de trajet, en prenant la ligne 7 du métro puis le bus 131 : avec la ligne 14, ce sera direct en 4 minutes, soit 20 minutes de gain de temps.
- Enfin, entre Maison Blanche-Paris XIII^e et Noisy-Champs, le trajet dure 42 minutes, avec la ligne 7 du métro, la ligne 6 et le RER A : demain, il faudra compter 30 minutes de trajet direct avec les lignes 14 et 15, soit 12 minutes gagnées.

Il ajoute qu'au-delà du seul gain de temps, le Grand Paris Express apporte un bénéfice important en matière de fiabilité et de régularité des parcours.

Christian GARCIA revient sur la démarche de concertation mise en œuvre par la Société du Grand Paris autour du prolongement de la ligne 14 au sud :

- Depuis 2011, les comités de pilotage constituent un point de passage obligé pour la validation des décisions prises par la Société du Grand Paris en collaboration avec les territoires : 27 comités de pilotage sur la ligne 14 Sud se sont ainsi tenus.
- La Société du Grand Paris organise également des rencontres pour informer les habitants. Au total, sur l'ensemble du territoire du Val-de-Marne, 58 réunions publiques se sont déroulées pour informer les habitants de l'évolution du projet.
- A la demande des élus, la Société du Grand Paris participe également à différentes instances telles que les réunions de quartier et les conseils municipaux afin de présenter l'avancement du projet dans son ensemble.

4. Les caractéristiques du projet

Guillaume PONS, directeur de projet de la ligne 14 Sud à la Société du Grand Paris, présente les caractéristiques du nouveau métro. Il précise que les trains seront identiques à ceux qui circuleront sur la ligne 14 au nord ; ils auront un niveau de confort et de sécurité au moins équivalent aux trains existants, avec la circulation possible entre les voitures, un confort visuel et acoustique soignés, et la mise en œuvre d'une vidéo-protection. Comme c'est le cas sur la ligne 14 actuelle, les trains seront gérés de manière automatique, et supervisés par des exploitants installés dans un poste de commande centralisé.

Les gares de la ligne, éléments les plus visibles dans la ville, seront les portes d'entrée du nouveau réseau de transport, intégrées à leur environnement futur afin de devenir des lieux de vie où se développent des services et des commerces, en complémentarité avec la ville et le transport du quotidien. Elles permettront l'achat des billets, leur validation et l'accès aux quais dans de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et d'information. Tous les quais seront équipés de façades empêchant de tomber sur les voies ; elles seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le tunnel du métro sera conçu pour faire circuler les trains à 80 km/h, en souterrain profond. D'autres ouvrages sont nécessaires au fonctionnement du métro, en toute sécurité : ce sont les puits de ventilation et d'accès des pompiers. Ils sont implantés tous les 800 mètres au plus, conformément à la réglementation.

Il explique également que la maintenance des trains de la ligne 14 prolongée sera répartie entre un site industriel au nord de la ligne et un site au sud de la ligne sur la commune de Morangis.

Guillaume PONS revient ensuite sur le tracé de la ligne 14 Sud, qui s'inscrit dans un fuseau d'étude afin de permettre l'ajustement du tunnel si nécessaire :

- **La station Maison Blanche-Paris XIII^e** : implantée le long de l'avenue d'Italie, au sud-est de l'actuelle station de métro de la ligne 7, entre la rue Caillaux et la rue Tagore, la station sera accessible par des entrées situées de part et d'autre de l'avenue d'Italie et permettra de créer une correspondance souterraine efficace avec la ligne 7 du métro, et de rejoindre facilement le tramway T3 par l'avenue d'Italie. A la suite de la concertation publique de 2014, les études complémentaires vont permettre d'optimiser le trajet vers le tramway T3, tout en travaillant en étroite relation avec la mairie du 13^e arrondissement 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 trop « minéral » ; au sud de la station, deux ouvrages techniques entièrement enterrés, nécessaires au fonctionnement du métro, seront réalisés.
- **La gare Kremlin-Bicêtre Hôpital** est située juste à l'ouest de l'hôpital Bicêtre, au droit de son entrée principale, à la frontière des communes de Gentilly et du Kremlin-Bicêtre ; le volume souterrain de la gare est implanté le long de la rue Gabriel Péri, en grande partie dans l'enceinte de l'Hôpital Bicêtre ; la concertation de 2014 a permis d'ajouter un second accès, côté rue Séverine. Deux ouvrages de ventilation et d'accès des pompiers entièrement souterrains seront également réalisés au sud de la gare.
- **La gare Villejuif Institut Gustave Roussy**, réalisée avec la ligne 15 Sud, sera implantée devant l'hôpital Gustave Roussy au nord du parc départemental des Hautes Bruyères. Deux ouvrages de ventilation et d'accès des pompiers entièrement souterrains seront construits au sud ; l'ouvrage technique situé au nord de L'Hay-les-Roses et en limite de Villejuif servira également de puits de départ de deux tunneliers. Afin de

limiter la circulation des camions en ville, les déblais de creusement des tunnels seront acheminés vers le nord par une bande convoyeuse, implantée en bordure d'autoroute, puis par camion vers l'autoroute A6.

- **La gare Chevilly « Trois communes »** se situera à l'est de L'Haÿ-les-Roses en limite de Chevilly-Larue, entre les rues de Bicêtre, Paul Hochart, et Lallier.
- **La gare M.I.N. Porte de Thiais** est située au sud de Chevilly-Larue, à proximité de l'entrée Est du Marché d'Intérêt National, sous l'avenue de la Cité et la rue de Thiais ; cette implantation permet de créer deux accès à la gare de part et d'autre de l'avenue : un accès nord qui dessert les quartiers sud de Chevilly-Larue et crée un pôle transport grâce à la correspondance avec le tramway T7 et le bus TVM ; un accès sud qui dessert le secteur de la future cité de la gastronomie.
- **La gare Pont de Rungis** : située au sud-ouest de la commune de Thiais, en limite d'Orly, sur l'actuel parking Air France et juste au sud de la gare RER C existante, la gare comprend deux accès : un accès nord pour effectuer la correspondance avec le RER C et un accès Est, qui débouche sur un parvis qui accueillera l'intermodalité avec les futures lignes de bus et les modes doux ; un accès ouest est également en cours de discussion avec les partenaires de la Société du Grand Paris.
- **La gare Aéroport d'Orly** est conçue pour accueillir les voyageurs de la ligne 14 et de la ligne 18 et sera implantée sur la plateforme aéroportuaire, entre les deux terminaux Ouest et Sud, juste en face du futur bâtiment de jonction des terminaux de l'aéroport. La gare sera équipée de trois accès : un accès ouest permettant aux voyageurs de rejoindre la gare routière ou le terminal Orly Ouest ; un accès est qui débouche sur un parvis équipé de trottoirs roulants rejoignant Orly Sud et le tramway T7 ; un accès sud qui permet l'accès direct au bâtiment de jonction des terminaux de l'aéroport.
- Par ailleurs, à l'extrémité sud-ouest de la ligne, sur la commune de Morangis, un **site de maintenance** de 5 hectares environ sera implanté : il assurera la maintenance des trains de la ligne 14 en complément du site de maintenance situé au Nord de la ligne sur la commune de Saint-Ouen.

Guillaume PONS décrit ensuite les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 14 Sud. Le tunnel sera presque entièrement réalisé avec un tunnelier. Cette technique de creusement permet de réaliser l'infrastructure en réduisant considérablement les gênes pour les riverains du projet, car celui-ci creuse en profondeur et nécessite peu d'emprise en surface. Le tunnelier est introduit dans un puits d'entrée qui permet également l'évacuation de tous les déblais. La machine creuse le tunnel tout en posant les éléments préfabriqués appelés « voussoirs » qui constituent la structure du tunnel. Cette technique permet de garantir la stabilité du terrain situé au-dessus du tunnel, ce qui en fait la technique la plus sûre évitant les impacts et nuisances directs pour les constructions en surface. Pour respecter l'objectif de mise en service en 2024, trois tunneliers seront utilisés en parallèle :

- Deux tunneliers partiront de l'emprise Jean Prouvé sur la commune de L'Haÿ-les-Roses, en utilisant un futur ouvrage de ventilation et d'accès pompiers. Un tunnelier creusera vers le nord pour sortir à Maison Blanche-Paris XIII^e et un autre creusera vers le sud pour sortir dans la future gare Pont de Rungis ;
- Un troisième tunnelier partira de la gare Pont de Rungis et creusera vers le sud pour sortir un peu avant le site de maintenance et de remisage de Morangis.

Les gares de la ligne 14 Sud sont réalisées à ciel ouvert, selon la technique de la « paroi moulée », qui consiste à réaliser, avant tout creusement, une paroi en béton armé étanche tout autour de la future gare souterraine. Cette technique est la plus sûre pour garantir la stabilité des bâtiments proches du chantier, car elle permet de bien tenir les terrains avant tout creusement, et ne nécessite pas le rabattement de la nappe phréatique. Il s'agit de travaux plus visibles que pour le creusement du tunnelier, mais des phasages sont possibles pour limiter les emprises nécessaires aux travaux à ciel ouvert, et limiter ainsi la gêne pour l'utilisation de l'espace public.

Guillaume PONS explique par ailleurs que d'importantes quantités de déblais produites par le creusement des tunnels et des gares devront être évacuées. La Société du Grand Paris a élaboré un schéma directeur d'évacuation des déblais qui recense tous les centres de stockage et de traitement des déblais et définit les grandes orientations en matière de type d'évacuation, par le fleuve, le train, ou la route. Ce schéma a pour objectif de diminuer la gêne sur les territoires et les riverains lors de l'évacuation de ces déblais, en privilégiant le transport par péniche ou par train, ou en empruntant les grands axes de circulation s'il n'est pas possible d'évacuer les déblais autrement que par camion.

Afin de garantir que tout sera mis en œuvre pour limiter les nuisances des chantiers, les maîtres d'œuvre de la Société du Grand Paris, auront à identifier les possibles gênes et les moyens de les supprimer ou les réduire pour

chaque chantier de la ligne. En parallèle de ce travail de réduction des gênes, le maître d'ouvrage viendra expliquer le projet, recueillir et prendre en compte les avis ; il mettra en place une communication adaptée à chaque chantier dans une logique de transparence et de proximité, afin que les chantiers soient acceptés par tous les riverains.

Guillaume PONS revient ensuite sur le processus d'acquisitions foncières, nécessaires pour la réalisation de l'infrastructure. Ces acquisitions concernent environ 500 parcelles, dont une cinquantaine en surface qui accueilleront les gares, les puits de sécurité et le site de maintenance. Autant que faire se peut, ces ouvrages seront implantés sur des emprises publiques. Pour réaliser le tunnel de la ligne 14 Sud, entièrement en souterrain et à grande profondeur, la Société du Grand Paris doit disposer d'un volume en sous-sol nécessaire au passage du tunnel. Pour acquérir des propriétés privées, la Société du Grand Paris a ainsi mis en place un processus de négociations amiables afin de limiter le recours à l'expropriation ; néanmoins, pour sécuriser l'objectif de mise en service de 2024, le maître d'ouvrage met parallèlement en œuvre le processus réglementaire de maîtrise foncière qui débute avec les enquêtes parcellaires. La première enquête parcellaire se déroulera à l'automne 2015 pour les ouvrages situés sur Paris ; pour les autres communes, les enquêtes se dérouleront courant 2016.

Enfin **Guillaume PONS** présente le calendrier de la ligne 14 Sud :

- La première partie du planning concerne **l'enquête publique** : elle a commencé lundi 1^{er} juin et s'achèvera le 9 juillet – la réunion de ce soir en fait partie.
- La deuxième étape concerne la **maîtrise du foncier**, qui a débuté cette année et se poursuivra jusqu'à la maîtrise complète des emprises nécessaires.
- En parallèle, la Société du Grand Paris doit montrer que le projet répond à toutes les **obligations réglementaires** en vigueur, et obtenir, avant le démarrage des travaux, les autorisations sur la sécurité des transports guidés, celles concernant la loi sur l'eau, la protection des espèces faune et flore et, en temps utile, les permis de construire des gares et du site de maintenance.
- Les **études de maîtrise d'œuvre** ont débuté sous le pilotage de la RATP : les sociétés d'ingénierie et les agences d'architecture vont poursuivre le projet, en y intégrant les conclusions de l'enquête publique. Ils pourront ainsi dessiner les bâtiments des gares, préciser les correspondances avec les réseaux de transport existant, travailler sur le parvis des gares et l'intermodalité avec les bus, les vélos et autres modes doux.
- Il sera alors possible de débiter les **travaux préparatoires**, de réaliser la déviation des réseaux concessionnaires et de passer les marchés de travaux – marché de génie civil puis marchés de second œuvre et d'aménagement.
- Dès que les acquisitions foncières le permettront, les **travaux de génie civil** pour les tunnels, les gares et les sites de maintenance pourront débiter ; viendront ensuite les aménagements des gares, la pose de la voie et des équipements dans le tunnel.
- On arrivera ainsi aux **essais** et à la marche à blanc à partir de 2023, pour une **mise en service** de l'ensemble du prolongement de la ligne 14 Sud à la mi-2024.

5. Echanges avec la salle

- **Les gares et leur insertion dans l'environnement**

Didier COTTIN, habitant du 15^e arrondissement de Paris, remarque que la station Maison Blanche-Paris XIII^e croise la petite ceinture ferroviaire sans prévoir d'ouverture sur celle-ci. Il souligne que pendant la concertation de juin 2014, le maire du 13^e arrondissement avait souhaité que l'emprise de la petite ceinture soit utilisée ouvrir un nouvel accès à la gare qui évite aux riverains de monter jusqu'à l'avenue d'Italie pour ensuite redescendre dans la station ; il se demande pourquoi cette idée n'a pas été retenue.

Guillaume PONS indique que cet engagement a été pris auprès du maire du 13^e arrondissement en comité de pilotage : la Société du Grand Paris a demandé à la RATP et à son maître d'œuvre de préserver l'avenir en étudiant la possibilité de rentrer dans la station par la petite ceinture. Il signale néanmoins que l'ouverture d'un accès par la petite ceinture est conditionnée à sa réouverture à la circulation des trains. Il précise que le projet prévoit de démolir la petite ceinture au droit de la station ; au minimum, la partie pont sera rétablie pour permettre la circulation de train dans le futur. Mais il confirme que cette éventualité est possible.

Catherine CHEVALIER, habitante du 13^e arrondissement de Paris, réside dans la tour Super Italie. Elle indique accorder beaucoup d'importance à l'aspect visuel et se félicite que la Société du Grand Paris étudie des architectures de gare moins « minérales », qui vont dans le sens d'une ville de Paris plus verte, à l'instar de ce qui se fait déjà ailleurs en Europe, comme à Londres.

Annie NGUYEN, habitante du 13^e arrondissement de Paris, indique habiter dans l'immeuble qui accueillait un garage automobile. Elle souhaite savoir où se situeront les accès à la station Maison Blanche-Paris XIII^e sur l'avenue d'Italie, afin d'évaluer l'impact sur les résidences à proximité. Elle rejoint les propos de Mme CHEVALIER en demandant de ne pas créer de grande place vide, propice aux rassemblements non souhaités.

Guillaume PONS précise que les escaliers, tournés vers le sud, ne seront pas proches des bâtiments, mais plutôt côté voirie. Il indique que les avis formulés par les riverains sont importants et entrent en jeu dans les choix que devront faire les concepteurs. Il précise que depuis 2007, il est nécessaire de réaliser des études spécialisées sur la sûreté et la sécurité publique, et ce avant de déposer les permis de construire – dans 14 mois environ. Ces études doivent démontrer que la gare ne va pas amener de l'insécurité, au contraire : la Société du Grand Paris et ses partenaires cherchent à sécuriser l'espace public avec l'arrivée du Grand Paris Express, non l'inverse.

André PIGUET souhaite connaître les liens et implications entre la Société du Grand Paris et Paris-Métropole, notamment en matière d'urbanisation autour des gares.

Philippe YVIN explique que la Métropole du Grand Paris est un établissement de coopération intercommunale en cours de création mais qui n'a pas la compétence transports : il n'y aura donc pas de relations directes entre la Société du Grand Paris et la Métropole du Grand Paris. Il ajoute qu'en matière d'urbanisme, la situation ne changera pas : la ville de Paris, territoire de la Métropole, conservera sa compétence urbanisme.

Claude FAVEDE, syndicat Super Italie, indique avoir vu dans la présentation des parois de verre bloquer l'accès à la tour Super Italie, mais a bien noté qu'il était possible de modifier l'architecture de la station Maison Blanche-Paris XIII^e. Il souhaite que la Société du Grand Paris n'oublie pas le confort des riverains.

Gabrielle SICARD, habitante de Villejuif, pose une question concernant les engagements sur le développement économique et les services autour de ces gares : elle s'inquiète des possibles décalages entre la création importante de logements et le développement des services et équipements associés, comme les écoles.

Philippe YVIN explique que l'impact des gares du Grand Paris sera variable en fonction du tissu urbain existant : si le tissu urbain est déjà très dense, l'impact sera limité ; il y aura en revanche d'autres gares où le développement urbain sera plus important, notamment dans certaines communes de banlieue. Qu'elles soient réalisées sur le foncier que la Société du Grand Paris va acheter pour réaliser ces travaux ou autour des gares, ces opérations de développement urbain seront menées en accord avec les maires ou les collectivités locales concernées.

Ève THIOUX, conseil syndical de la tour Super Italie, indique résider au 121 avenue d'Italie. Elle observe que la Société du Grand Paris a décrit un tableau idyllique et très précautionneux à l'égard des usagers des transports du Grand Paris. Elle se demande si la Société du Grand Paris se montre aussi prévenante pour les riverains, regrettant que le jardin de la tour Super Italie, entretenu, soit sacrifié pour des cubes de verre. Elle souligne qu'il s'agit du seul jardin de l'avenue d'Italie et déplore que la gare ne soit pas positionnée dans le jardin du Moulin de la Pointe considérant qu'il pouvait très bien accueillir ces cubes de verre et faire l'entrée de la station. Afin de préserver l'entrée de la tour Super Italie et son jardin, elle demande s'il est possible de réaliser un couloir souterrain de correspondance entre la ligne 7 et le T3. Elle souligne que les habitants tiendront bon pour faire accepter leur proposition, car ils ne souhaitent pas qu'une gare s'installe à quatre mètres de l'immeuble.

Guillaume PONS confirme que la Société du Grand Paris a bien entendu l'attachement des riverains au jardin de la tour Super Italie. Il précise que pendant les travaux, le maître d'ouvrage ne pourra pas faire autrement que de travailler sur l'ensemble du grand rectangle constitué par la « dent creuse » entre les immeubles que sont la tour Super Italie, le 129, le 131 et le 133 de l'avenue d'Italie. Pour autant, il indique que plusieurs scénarios d'études pourront être prévus par l'architecte et le maître d'œuvre : l'un de ces scénarios pourrait proposer la recréation du jardin. Il indique que le maître d'ouvrage sera attentif à créer un espace agréable qui ne produise pas d'insécurité, par exemple en évitant les recoins – il se dit ouvert à la discussion avec les riverains sur ce sujet.

- **L'intermodalité et le réseau existant**

Didier COTTIN estime qu'il faudra à moyen terme réaliser un tramway empruntant la petite ceinture pour désaturer le tramway T3a, déjà très fréquenté actuellement aux heures de pointe. Il suggère de réserver dans le projet la possibilité d'une correspondance avec cette nouvelle infrastructure.

Simone BIGORGNE, représentante de l'association des usagers des transports d'Ile-de-France, note qu'aucune information ne figure sur la station Villejuif IGR dans le dossier d'information sur la ligne 14 Sud : elle souhaite connaître la profondeur de cette gare, et dans quelles conditions s'effectue la correspondance avec la ligne 15 Sud. Elle demande également la distance entre le RER C et la ligne 14 Sud à la gare Pont de Rungis.

Guillaume PONS explique que la gare Villejuif IGR est réalisée dans le cadre de la ligne 15 Sud qui fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique depuis le 24 décembre 2014 : par conséquent, cette gare – y compris la partie dédiée à la ligne 14 Sud – est totalement réalisée dans le cadre du projet de ligne 15 Sud, car il est impossible de les dissocier. Il précise que les quais de la ligne 14 Sud se situent à 36 mètres de profondeur ; ceux de la Ligne 15 Sud, perpendiculaires à la Ligne 14 Sud, se trouvent à 48 mètres. Il ajoute que cette gare accueillera 90 000 voyageurs par jour, dont plus de trois-quarts en correspondance entre les lignes 14 Sud et 15 Sud.

Philippe YVIN signale également la tenue d'une exposition sur les gares de la ligne 15 Sud, dont la gare Villejuif IGR, au musée d'art contemporain de Vitry-sur-Seine, le MAC/VAL. Jusqu'au 30 septembre 2015, il est possible d'y découvrir les dessins et maquettes des gares de la ligne 15 Sud.

Guillaume PONS indique par ailleurs que la gare Pont de Rungis, profonde de 26 mètres est implantée au sud du RER C, à quelques dizaines de mètres : la correspondance entre les deux lignes sera de moins de 4 minutes. Il souligne toutefois que le pourcentage de correspondance sur cette gare sera relativement faible, d'où la décision de réaliser cette correspondance à l'extérieur.

Christian LEFRANÇOIS, habitant du 15^e arrondissement de Paris, souhaite savoir si les architectes sont déjà tous désignés sur la ligne 14 Sud et s'il est possible de divulguer leur nom. Il demande également à consulter des esquisses des travaux déjà imaginés sur les gares, si elles sont disponibles.

Guillaume PONS confirme que les architectes ont été choisis et que la Société du Grand Paris a récemment communiqué sur ce point. Il y a un architecte différent pour chacune des six gares : pour Maison Blanche-Paris XIII^e, le Groupe-6 ; Le Kremlin-Bicêtre Hôpital, Jean-Paul Viguière ; la gare de Chevilly « Trois Communes », Franklin Azzi ; la gare M.I.N. – Porte de Thiais, Jérôme Brunet ; la gare de Pont de Rungis, Valode & Pistre. Pour la gare d'Aéroports d'Orly, la maîtrise d'ouvrage a été confiée à Aéroports de Paris et la maîtrise d'œuvre à l'architecte d'Aéroports de Paris, François Tamisier.

- **Le tracé, les travaux et les nuisances**

Anne BRENNER, habitante du 13^e arrondissement de Paris, indique résider entre les stations Maison Blanche et Porte d'Italie. Elle souhaite connaître le tracé exact du tunnel et le positionnement des ouvrages et aménagements nécessaires, afin de se faire une idée précise des nuisances pour les personnes qui habitent à proximité du chantier.

Guillaume PONS indique qu'à ce stade, un tracé général a été défini dans un fuseau plus précis sur la partie existante au nord de la station Maison Blanche-Paris XIII^e, et plus large entre Maison Blanche-Paris XIII^e et Le Kremlin-Bicêtre Hôpital : le tracé sera totalement affiné dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre qui ont débuté. Il souligne que le tracé sur Paris est déjà relativement connu car contraint par différents éléments – un émissaire, un déversoir d'orage de la Bièvre, le passage sous le périphérique, etc. – et qu'une enquête parcellaire commencera à l'automne sur cette partie du tracé : c'est à ce moment que la Société du Grand Paris sera en mesure de décrire précisément le tracé envisagé.

Concernant les nuisances de chantier, il explique que la Société du Grand Paris réalisera un plan de management environnemental chantier : après avoir déterminé les nuisances possibles par catégorie de personnes, ce plan permettra de réduire les nuisances émises, que ce soit par le chantier des gares, des ouvrages annexes ou du tunnel. Il précise que ces nuisances seront évaluées finement dans les études de maîtrise d'œuvre au cours des 18 prochains mois d'études, que ce soit en avant-projet ou en projet : pendant ces études, le maître d'ouvrage sera en mesure d'ajuster plusieurs paramètres.

S'il est possible de ressentir les vibrations du passage du tunnelier en fonction de certaines configurations géologiques, M. PONS souligne qu'elles sont inoffensives et ponctuelles, car le tunnelier progresse d'environ 300 mètres par mois. En revanche, il indique qu'il ne sera pas possible de totalement annuler les nuisances habituelles de chantier pour les riverains de la station Maison Blanche-Paris XIII^e : la Société du Grand Paris va ainsi adapter ses méthodes pour limiter ces nuisances au maximum. Il rappelle que la technique employée pour creuser les gares consiste à réaliser les parois tout autour avant de réaliser la gare ; cette méthode, très robuste, plus onéreuse que d'autres, permet de sécuriser totalement les bâtiments avoisinants. Il ajoute qu'un phasage du chantier est envisageable, par exemple en réalisant la dalle de surface avant de creuser l'intérieur de la boîte souterraine de la gare, afin de réduire les nuisances du chantier sur l'environnement immédiat.

Lucie PONS, habitante du 13^e arrondissement de Paris, indique habiter au 129 avenue d'Italie. Elle souhaite connaître la distance entre les parois de la gare et les immeubles existants. Par ailleurs, elle demande si le chantier de la station Maison Blanche entraînera le creusement d'un trou important au droit des immeubles, à la manière du chantier des Halles.

Frédéric BENHAIM, conseiller d'arrondissement EELV du 13^e arrondissement de Paris, précise qu'il réside au 117 avenue d'Italie. Il souhaite que la Société du Grand Paris donne le plus de précisions possibles sur les travaux qui seront menés et sur les nuisances associées, afin que les riverains puissent prendre leurs dispositions face aux travaux lourds liés au projet.

Guillaume PONS indique que les parois de la gare seront situées à environ 4 mètres des immeubles, distance qui reste à affiner mais compatible avec la proximité de bâtiments. Il explique que la gare représente un rectangle de 120 mètres de long pour 22 mètres de large ; ses parois descendent suffisamment profond pour s'ancrer sur le bon terrain et permettre de terrasser sans impacter la nappe phréatique, ce qui aurait des effets de décompression aux alentours, néfastes pour les constructions voisines. Il souligne à nouveau que cette méthode constructive est une technique très robuste permettant d'assurer l'étanchéité de l'enceinte. Une fois les parois faites, la dalle de couverture est réalisée ; si nécessaire, on injecte auparavant un bouchon étanche au fond pour que la boîte soit totalement étanche – il indique ce ne devrait pas être le cas à Maison Blanche. Il est possible de creuser la gare avant de réaliser la dalle supérieure ; à l'inverse, la Société du Grand Paris peut construire la dalle supérieure puis creuser « en taupes », sous la dalle : cette méthode permet de ne pas avoir un trou de 120 mètres par 22 mètres au pied des immeubles, mais une petite trémie qui permet de descendre des engins et de descendre le terrassement à l'abri de cette dalle. Cette méthode de creusement permet également de limiter les émissions de poussière et les nuisances sonores. M. PONS souligne qu'un tel phasage peut être envisagé pour la ligne 14 Sud, sous réserve de ce que diront les études de maîtrise d'œuvre. Il ajoute que le chantier devra préserver les accès aux parkings des immeubles, ce qui plaide également en faveur d'un phasage.

Philippe YVIN ajoute que la concertation ne s'arrête pas avec l'enquête publique : une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, la Société du Grand Paris reviendra informer les riverains de l'ensemble des avancées. Avant chaque chantier, un comité de suivi de travaux sera mis en place avec les élus locaux, les associations de riverains et de commerçants et toutes les personnes intéressées : ce comité, propre à chaque chantier, se réunira régulièrement et permettra à la Société du Grand Paris de présenter le processus des travaux.

Guillaume PONS confirme qu'il n'est pas utile de communiquer sur les choix techniques précis de la Société du Grand Paris pour la simple raison qu'ils n'ont pas encore été validés par des études de maîtrise d'œuvre : le groupement Setec/Systra/Groupe-6 travaille depuis début mai sur ces études et dispose de 18 mois pour fournir les éléments fiables et précis qui pourront alors être communiqués aux riverains.

Catherine CHEVALIER déclare avoir été interpellée par une diapositive de la présentation du maître d'ouvrage. Elle remercie la Société du Grand Paris pour les explications sur les travaux en sous-sol et souhaite avoir des précisions sur l'impact et les nuisances visuelles en surface, et ce d'autant plus que les stations de la ligne 14 actuelle sont peu visibles à l'extérieur. Par ailleurs, elle indique que l'immeuble de grande hauteur dans lequel elle réside possède un parking important en sous-sol : elle demande si le maintien de l'accès à ce parking très fréquenté pendant les travaux a été étudié.

Guillaume PONS indique que la Société du Grand Paris a rencontré les représentants de la tour Super-Italie, comme elle s'y était engagée il y a un an ; les échanges ont permis au maître d'ouvrage de comprendre les craintes autour de l'impact visuel et du devenir du jardin. Il souligne que le projet est arrivé à un stade où, après avoir étudié la faisabilité d'un tronçon en vue de cette enquête publique, il sera ensuite possible de préciser les choses au niveau des gares. Ayant rencontré la quasi-totalité des représentants des bâtiments riverains de la station Maison Blanche-Paris XIII^e, il dit avoir bien noté que le projet de gare présenté l'an dernier ne satisfaisait pas les habitants, tout en rappelant qu'il n'est pas possible de déplacer la gare sous peine de dégrader la correspondance avec la ligne 7 du métro. En revanche, la conception de cette gare va évoluer en prévoyant un accès sud pour optimiser la correspondance avec le tramway T3 tout en prévoyant la possibilité d'un accès sur la petite ceinture. Il explique que la station telle qu'elle a été étudiée en études préliminaires sera revue en phase d'avant-projet, comme toutes les autres gares ; cela s'est passé ainsi pour la ligne 15 Sud.

En termes de méthode de réalisation, il confirme que la Société du Grand Paris s'engage à prendre des dispositions spécifiques pour pouvoir maintenir l'accès aux parkings de la tour Super Italie.

Annie NGUYEN souhaite connaître l'ampleur des nuisances sonores liées au chantier de la gare.

Guillaume PONS indique ne pas avoir en tête les décibels émis ; il souligne toutefois que la réalisation des parois moulées est peu bruyante, car la machine ne fait que grignoter la terre, elle ne la perce pas. Il précise qu'un plan de management environnemental chantier permettra d'identifier les nuisances. A titre d'exemple, il signale que la RATP a mis en place des palissades phoniques efficaces sur une partie du tracé de la ligne 14 Nord jouxtant un lycée, afin que les lycéens puissent continuer à travailler malgré le creusement des parois moulées. Il se dit totalement ouvert à la discussion sur ce sujet, et partant pour demander au maître d'œuvre d'identifier le bruit émis pour chaque phase de chantier, puis de définir les mesures pour atténuer ces nuisances. S'il est impossible d'annuler toute nuisance due au chantier, il s'engage à communiquer sur les gênes, car un bruit de chantier est plus acceptable quand on est prévenu de la période à laquelle il intervient.

Jérôme COUMET complète la réponse de la Société du Grand Paris en signalant l'existence d'un chantier comparable sur la ligne 14 dans le 13^e arrondissement : la création d'une entrée supplémentaire à la station Olympiades, pour pouvoir accueillir des trains de 8 voitures. Il précise que le chantier se déroule dans un secteur plus contraint que le site de Maison Blanche, au croisement Château des Rentiers – Tolbiac. Les travaux se trouvent au pied de certains immeubles et utilisent également la paroi moulée.

André PIGUET, habitant du 13^e arrondissement de Paris, indique avoir compris que le maintien des dessertes et des obligations d'accès était confirmé pour le 121 avenue d'Italie ; il souhaite savoir s'il en est de même pour le 133 et le 139 de cette même rue.

Guillaume PONS confirme que les accès aux différents bâtiments autour de la station devront être maintenus. Il indique que les études de faisabilité ont montré que des phasages étaient possibles pour pouvoir maintenir l'accès aux différents bâtiments et l'accessibilité des pompiers. Si un phasage est toujours complexe à mettre en œuvre, il souligne que ces difficultés sont totalement connues et maîtrisées.

Valérie PAUL-BONCOUR, habitante du 13^e arrondissement de Paris, indique résider au 621 avenue d'Italie. Travaillant à Thiais, elle emprunte tous les jours la ligne 7 du métro et le tramway T7 pour se rendre à son travail : à ce titre, elle souhaite savoir si le chantier de la ligne 14 Sud aura un impact sur l'exploitation de la ligne 7 du métro et cite en exemple les difficultés rencontrées pendant les travaux du T7.

Guillaume PONS explique que la Société du Grand Paris s'est fixée comme objectif de ne pas interrompre la ligne 7 du métro pendant les travaux de la ligne 14 Sud. Pour ce faire, les travaux consisteront à déplacer l'accès principal côté pairs afin d'entamer le chantier côté impairs.

Jacques DUNIER, habitant du Kremlin-Bicêtre, ne comprend pas pourquoi il a été décidé de privilégier la station Maison Blanche à celle de Porte d'Italie pour réaliser la correspondance avec le tramway T3. Il souligne que la première n'accueille que la ligne 7 du métro et le bus 47, alors que la seconde les accueille également tout en offrant une liaison directe avec le T3 et les nombreux bus de banlieue desservant le sud de Paris. Il juge aberrant d'obliger les voyageurs arrivant d'Orly à emprunter l'avenue d'Italie pour atteindre le T3, quelle que soit la météo. Il estime que les gens vont surcharger une ligne déjà très fréquentée.

Guillaume PONS rappelle que 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 initialement retenu cette station à titre conservatoire. Pour créer cette gare, il était nécessaire qu'elle desserve un quartier non desservi ou qu'elle propose une correspondance avec la ligne 7 du métro et le tramway T3 : les études ont montré que le positionnement de Maison Blanche-Paris XIII^e permettait de desservir le plus d'habitants et d'emplois du 13^e arrondissement – 50 000 à 600 mètres et 90 000 à 800 mètres – tout en permettant de rejoindre facilement la ligne 7 et le T3. Il souligne par ailleurs que le positionnement d'une gare dépend aussi des gares suivantes ou précédentes : or le schéma d'ensemble, qui fixe l'implantation des gares, imposait la gare Kremlin-Bicêtre Hôpital à l'ouest de l'hôpital ; un tel tracé aurait imposé une station Porte d'Italie plutôt vers l'îlot Paul Bourget et non à la porte d'Italie-même, soit une gare compliquée à réaliser, profonde, et éloignée du T3. Il indique qu'il sera possible de rejoindre le tramway depuis Maison Blanche-Paris XIII^e en 4 à 5 minutes, en parcourant 250 mètres sur l'avenue d'Italie ; cette correspondance pourra encore être améliorée avec la création d'un escalier orienté vers le sud.

Claude FAVEDE demande si la Société du Grand Paris a étudié l'hypothèse de réaliser la station Maison Blanche-Paris XIII^e dans les jardins du Moulin de la Pointe : il indique avoir examiné cette possibilité et ne pas avoir trouvé d'obstacles. Il s'inquiète également des nuisances vibratoires et sonores émises pendant l'exploitation.

Guillaume PONS indique que la proposition de M. FAVEDE a été étudiée au stade des études de faisabilité : il est apparu totalement impossible de se raccorder simplement au tunnel existant, puis de passer sous la ligne 7 et de s'implanter dans un parc pour continuer vers l'ouest. Il indique qu'un tel tracé aurait présenté des coudes trop serrés

pour le futur métro et aurait engendré des contraintes fortes sur l'exploitation de la ligne 7 pendant les travaux, alors que l'implantation choisie se situe dans le prolongement du tunnel laissé en réservation pour l'avenir.

En ce qui concerne le bruit et les vibrations, M. PONS indique qu'un inventaire des sites particulièrement sensibles par rapport aux vibrations a été réalisé. Sur la ligne 14 Sud, l'institut Gustave-Roussy fait partie de ces lieux sensibles. Néanmoins, il souligne que la ligne 14 Sud présente l'avantage d'être sur pneus et à des profondeurs importantes par rapport au métro historique, entre 15 et 25 mètres. Le retour d'expérience de la RATP sur la ligne existante montre qu'il n'y a pas de nuisances significatives relevées à la surface.

Gabrielle SICARD souhaite connaître le lieu précis d'implantation de l'entrée du tunnelier entre Villejuif et Chevilly-Larue. Elle demande également des précisions sur l'itinéraire d'évacuation des déblais le long de l'A6.

Guillaume PONS indique que le puits d'entrée sera implanté rue Jean Prouvé, à Villejuif ; son emprise sera ensuite transformée en ouvrage annexe. Pour éviter que des camions d'évacuation des déblais ne saturent les routes communales, un tapis convoyeur sera installé le long puis sous l'autoroute A6. Des camions viendront chercher les déblais et emprunteront l'autoroute vers le sud pour les acheminer vers le fleuve ou une voie ferrée. Il précise que le second puits de départ de tunnelier se situera à l'emplacement de la gare Pont de Rungis : les déblais seront évacués soit par voie routière – en utilisant uniquement les grandes routes et non les voies communales – ou par voie ferrée – une étude ayant été commandée à la SNCF en ce sens.

Christian RUNGEARD, habitant du 13^e arrondissement de Paris, s'inquiète des nuisances liées aux déblais, soulignant qu'il existe de nombreuses carrières dans le sous-sol de Paris et qu'aucun comblement n'est prévu pour limiter les volumes de déblais à évacuer.

Guillaume PONS confirme l'existence de carrières sur le tracé de la ligne 14 Sud ; néanmoins, le tracé ne rencontre pas de carrières parisiennes. Au Kremlin-Bicêtre, le tunnel sera positionné en-dessous de la carrière, et passera parfois au travers après cette commune en direction du sud. Il précise que si nécessaire, les carrières sont remplies avec du ciment et du sable pour sécuriser le sous-sol. Il ajoute que les déblais ne sont pas nécessairement les meilleurs matériaux pour combler une carrière, mais que ce sujet reste ouvert et sera étudié par la Société du Grand Paris.

- **L'accessibilité**

Claude-Bernard MICHAUELLE, habitant du 14^e arrondissement de Paris, aimerait savoir si la gare Villejuif IGR permettra un accès direct à l'hôpital, sans passer par l'extérieur. Il souligne que sa femme non voyante se déplace en fauteuil roulant et qu'un accès direct serait très pratique. Il pose la même question pour la gare Kremlin-Bicêtre Hôpital, bien que l'hôpital soit plus important que l'Institut Gustave Roussy.

Guillaume PONS explique que le projet actuel permet de réaliser une gare où les voyageurs remontent plutôt au niveau d'un futur parvis situé devant l'hôpital. Pour autant, la conception de la gare Villejuif IGR par Dominique Perrault intègre la possibilité de raccorder une correspondance ou un lien direct avec l'hôpital, au niveau -1. Il précise que l'architecte a évoqué cette piste à de nombreuses reprises avec le maire de Villejuif et les partenaires de la Société du Grand Paris. Cependant, M. PONS souligne que dans le cadre du projet actuel et de son financement, cette correspondance dédiée souterraine n'est pas prévue ni financée, bien que techniquement faisable.

Gabrielle SICARD s'interroge sur la fiabilité des escalators, citant l'exemple de la station Olympiades, compliquée à atteindre lorsque l'escalier mécanique est en panne pendant plusieurs mois.

Guillaume PONS indique que les gares du Grand Paris Express obéissent à des règles de conception imposant des redondances d'escaliers mécaniques lorsque la gare est profonde : cela permet d'avoir un nombre d'escaliers mécaniques suffisant pour garantir une disponibilité importante dans l'ensemble des gares. Il y aura des escaliers mécaniques à la montée et à la descente, ainsi que des ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite. Il indique que la RATP, gestionnaire de l'infrastructure, assurera la maintenabilité des moyens d'accès.

Christian RUNGEARD indique utiliser la station Olympiades pour ses déplacements. Ayant des problèmes de mobilité, il souhaiterait connaître la redondance, citant l'exemple d'Olympiades où un escalator est resté en réparation et un ascenseur en panne pendant un certain temps, ce qui l'a obligé à gravir un escalier et à redescendre par un autre afin d'atteindre l'autre ascenseur. Il demande si la redondance sera suffisante dans la nouvelle station pour assurer un service continu aux personnes à mobilité réduite.

Guillaume PONS indique avoir déjà répondu en partie à cette question. Il précise que dans le programme-cadre des gares élaboré avec le STIF, les redondances sont plus nombreuses que dans le métro existant, notamment pour les ascenseurs. La Société du Grand Paris cherche à développer un réseau où les gares seront accessibles de la manière la plus optimale possible.

- **Le calendrier**

Christian LEFRANÇOIS estime que le calendrier présenté par la Société du Grand Paris est relativement flou entre 2015 et 2024. Il souhaite disposer d'un calendrier plus précis de la ligne 14 Sud, tronçon par tronçon et gare par gare.

Guillaume PONS indique que la Société du Grand Paris a aujourd'hui une bonne idée du calendrier général afin de mettre la ligne 14 Sud en service en 2024. Les études de maîtrise d'œuvre ont été lancées en mai 2015 et s'étaleront sur 18 mois, juste avant le lancement des appels d'offres ; en parallèle, les travaux de déviation des réseaux concessionnaires (eau, électricité...) démarreront dès la fin 2015 par la gare Aéroport d'Orly – une convention a été signée avec Aéroports de Paris dans le cadre de la réalisation du bâtiment de jonction entre les deux terminaux Ouest et Sud pour préparer le passage des tunnels des lignes 14 Sud et 18 – et se poursuivront en 2016 et 2017. Il indique que le secteur de la gare Kremlin-Bicêtre Hôpital fera également d'ici quelques mois l'objet de travaux visant à déplacer le poste de commande centralisé incendie de l'entrée de l'hôpital, afin de réaliser la gare ensuite. Début 2018, les travaux de génie civil portant sur les gares et les ouvrages qui permettront l'introduction des tunneliers seront lancés. Les tunneliers pourront creuser à partir de fin 2019, début 2020. Pour autant, il souligne qu'il n'est pas encore possible de donner un calendrier précis secteur par secteur, car ils seront établis par la RATP et la maîtrise d'œuvre. Il ajoute que ce calendrier précis n'est pas l'objet de l'enquête publique, mais tient à affirmer sa confiance vis-à-vis du calendrier général et d'une mise en service à horizon 2024.

6. Clôture

Bernard SCHAEFER remercie le public pour ses interventions. Il indique que la commission d'enquête a noté les questions, inquiétudes, propositions de variantes ou contre-propositions émises ce soir. Il observe que ces interventions ne concernaient pas uniquement la station Maison Blanche-Paris XIII^e, bien que cette dernière représente une part importante des remarques. Il indique avoir noté que la Société du Grand Paris poursuivait ses études et que des procédures allaient se poursuivre avec des enquêtes parcellaires pour affiner le tracé. Il précise qu'il y aura également une enquête loi sur l'eau et des enquêtes relatives aux permis de construire : ces enquêtes apporteront les détails qui ne figurent pas encore dans le dossier. Il insiste sur le fait que l'utilité publique sera prononcée sur le dossier dans son état actuel, tout en tenant compte des remarques du public et des conclusions de la commission d'enquête. Il souligne que rien n'est encore arrêté définitivement à l'heure actuelle : des améliorations peuvent être apportées. Dans cette perspective, il explique qu'il appartiendra à la commission d'en tirer les conséquences, après analyse des questions du public et des réponses de la Société du Grand Paris. A l'attention de la Société du Grand Paris, il indique avoir repéré une question intéressante sur la possibilité de visiter un chantier comparable, évoqué par le maire du 13^e arrondissement, pour permettre aux gens de comprendre.

M. SCHAEFER évoque ensuite la poursuite de l'enquête publique, estimant qu'un certain nombre de participants s'est déjà manifesté dans les registres. Il signale que le dossier d'enquête est consultable tous les jours dans chacune des mairies concernées et dans les préfectures d'Ile-de-France – Paris, du Val-de-Marne et d'Essonne. Dans chacun de ces lieux, un registre est mis à disposition pour noter des remarques. Il est également possible d'envoyer un courrier au Président de la commission à l'adresse de la préfecture d'Ile-de-France. Il évoque l'existence d'un registre électronique pour déposer une observation sur le site Internet de l'enquête publique, qui permet aussi de consulter les autres remarques et le dossier en ligne. Il est enfin possible de rencontrer les commissaires enquêteurs au cours de la troisième vague de permanences, qui se tiendront dans chacune des communes concernées.

Il conclut en remerciant le public de sa présence.



Grand Paris Express
Réseau de Transport Public du Grand Paris
Ligne Bleue 14 Sud
Tronçon Olympiades-Aéroport d'Orly

ENQUETE PUBLIQUE

Mémoire en réponse de la Société du Grand Paris

Les 8 thèmes retenus par la commission d'enquête

Thèmes	Libellé du thème
Thème 2	Le système de transport
Thème 3	Les nuisances chantiers
Thème 4	L'exploitation de la ligne
Thème 5	L'impact sur l'urbanisme, le foncier et 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

* *
*

Sommaire

<i>Thème 2 : Le système de transport</i>	34
<i>Thème 3 : Les Nuisances Chantiers.....</i>	65
<i>Thème 4 : L'exploitation de la ligne</i>	82
<i>Thème 5 : L'impact sur l'urbanisme, le foncier et le bâti.....</i>	87
<i>Thème 6 : Le financement & les aspects socio-économiques</i>	91
<i>Thème 7 : Le dossier de déclaration d'utilité publique et le déroulement de l'enquête</i>	102
<i>Thème 8 : La tarification et les autres lignes.....</i>	105
<i>Thème 10 : Les questions complémentaires de la commission d'enquête</i>	108

Thème 2 : Le système de transport

2.1. 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^e arrondissement, non retenues par la Société du Grand Paris, 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 Piguët.

Questions Afférentes :

- **M. F. FILIPPI** – Paris 13 : **Maison-Blanche** : 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.
- **M. J. ZUMMER** – Paris 13 : Pourquoi pas la station **de l'autre côté** de l'avenue.
- **M. ou Mme DE VECCHI** – Paris 13 : Pourquoi ne pas installer devant l'ex-garage Piguët situé à côté : **manque de logique**.

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

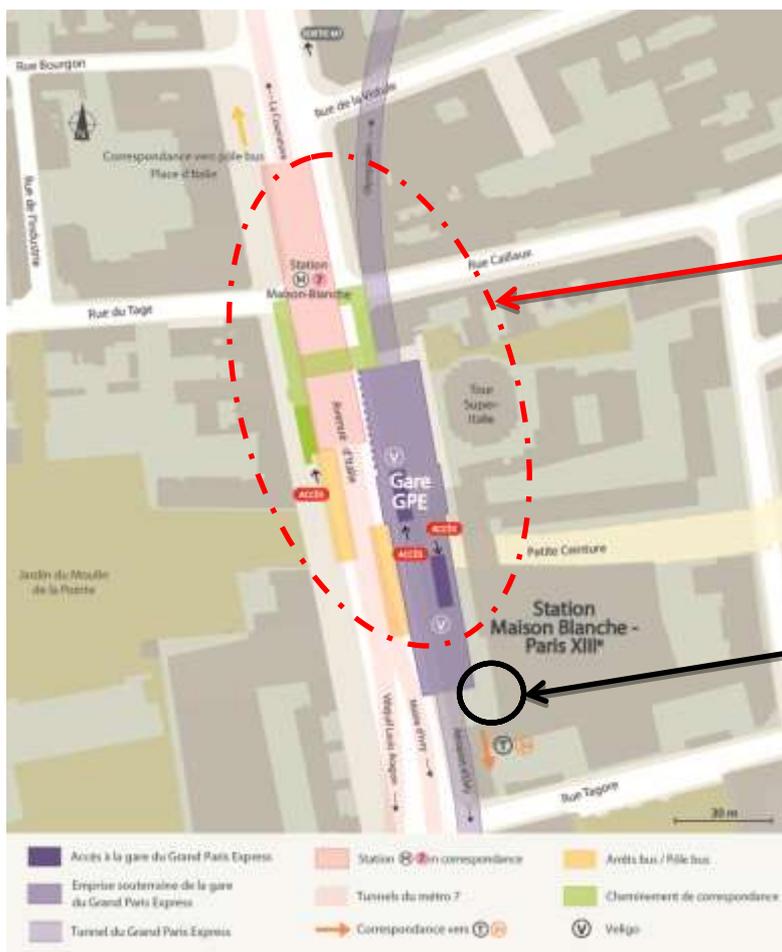
L'implantation de la gare de Maison Blanche Paris XIII du côté des numéros pairs de l'avenue d'Italie au niveau du Jardin du Moulin-de-la-pointe a été envisagée dans les premières études en 2011.

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 Piguët dans la question).



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^e 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),

Questions Afférentes :

- **M. BAZINET** Maurice, 121 avenue d'Italie 75013 : Rappelant l'**effondrement** 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, Souligne que le nouveau **quartier Place de Rungis** est oublié
- **M. D. ALAIN** – Paris 13 : Favorable, mais desservir la **place de Rungis** ; Cf. écoquartier
- **M. ou Mme BONNINGUE** – Paris 13 : Pour le prolongement de la ligne 14 mais en passant par la **place de Rungis** (ou au moins à proximité), secteur actuellement mal desservi par les transports collectifs.
- **M. ou Mme LAGADEC** – Paris 13 : Favorable au projet, mais en passant par la **place de Rungis**.
- **M. ou Mme VOISIN** – Paris 13 : Reconsidérer la localisation de la station Maison-Blanche, pour desservir le quartier de la **place de Rungis**, actuellement sinistrée en matière de transports.
- **M. ou Mme NEKKA** – Paris 13^e - rue Vergniau : Une station **place de Rungis** aurait été préférable.
- **M. LEGUIL** – Paris 13 : A quand un métro **place de Rungis** ? Si ce n'est pas la ligne 14, peut-être la ligne 5 prolongée vers la station RER de Gentilly ?

- **M. ou Mme BENARD** – Paris 13 : Tout-à-fait favorable. Pourquoi Maison-Blanche plutôt que **place de Rungis** ? Faire une expertise indépendante pour comparer les deux tracés.
- **M. ou Mme DURAND** – Paris 13 : Le Sud-Ouest du 13^e arrondissement (dont l'écoquartier de la **place de Rungis**) 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
- **M. D. CEOLIN** – Paris 13 : A-t-on pensé ajouter **une station entre Maison Blanche et Le Kremlin-Bicêtre** ? Intérêt : desservir le secteur place de Rungis-Coluche, le stade Charléty (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 ?
- **MM. HASSID C. et J.-C., et Mme COUSIN**, Tour Super Italie : Ne pouvait-on pas faire cette ligne vers la **Porte d'Italie ou la Place de Rungis** ?
- **M. J. SAWA** – Paris 13 : Créer plutôt une station **place de Rungis**. Une **galerie marchande** n'est pas nécessaire, Cf. commerces dans le quartier.

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.

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,

Questions Afférentes :

- **M. CIVET** Gérard, Tour Super Italie : Il serait préférable de prévoir l'emplacement de la **station au niveau de la Porte d'Italie**, communication avec le tramway, connexion avec le métro, moins de nuisances vu l'espace disponible.
- **M. BAZINET** Maurice, 121 avenue d'Italie 75013 : Rappelant l'**effondrement** 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, Propose que la **station Porte d'Italie soit construite sous le square Robert Bajac** et le terrain inutilisé vers le Kremlin, station qui ne poserait pas de problème de sécurité à des immeubles

- **M. OLLIER** Ch., 121 avenue d'Italie : Souhaite voir **dévier la ligne vers la porte d'Italie**
- **M. I. MCCALL** – Paris 13 : **Super** idée. Remplacer l'arrêt Maison-Blanche par porte d'Italie : correspondance avec le T3.
- **M. ou Mme TOUZIN** – Paris 9 : Bonne idée. Remplacer l'arrêt **Maison-Blanche** par Porte d'Italie : correspondance avec T3

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^e 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^e permettait de desservir le plus d'habitants et d'emplois du 13^e 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^e 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 (bâti 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).

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),

Questions Afférentes :

- **M. OLLIER** Ch., 121 avenue d'Italie : Souhaite voir **dévier la ligne vers le côté pair de l'avenue, square du Moulin de la Pointe**
- **M. ou Mme Benoît** – Paris 13^e - 121 av. d'Italie : Installer plutôt la station Maison-Blanche **de l'autre côté** de l'av. d'Italie.

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

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

situer la gare sur le terrain "Pujet" (1.34.5)

Questions Afférentes :

- **M. OLLIER** Ch., 121 avenue d'Italie : Souhaite voir **dévier la ligne vers le terrain « Pujet »**

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 (p 2).

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).

Questions Afférentes :

- **M. D. LAURENT** – Paris 20 : Le marché de Rungis sera-t-il desservi par la station Pont-de-Rungis ?
- **ASSOCIATION "CIRCULE" DES USAGERS DE LA LIGNE C EN ESSONNE** : Importance de la correspondance à **Pont-de-Rungis**, avec la perspective d'accroissement des fréquences sur la ligne C.

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.

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)

Questions Afférentes :

- **M. ou Mme SYLVAIN** – Ajaccio : Espère deux stations à **Orly** : Ouest et Est
- **Mme M. CHAIX** – Rungis : Pourquoi le métro ne dessert-t-il pas la **Silic d'Orly** ?

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.

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 :

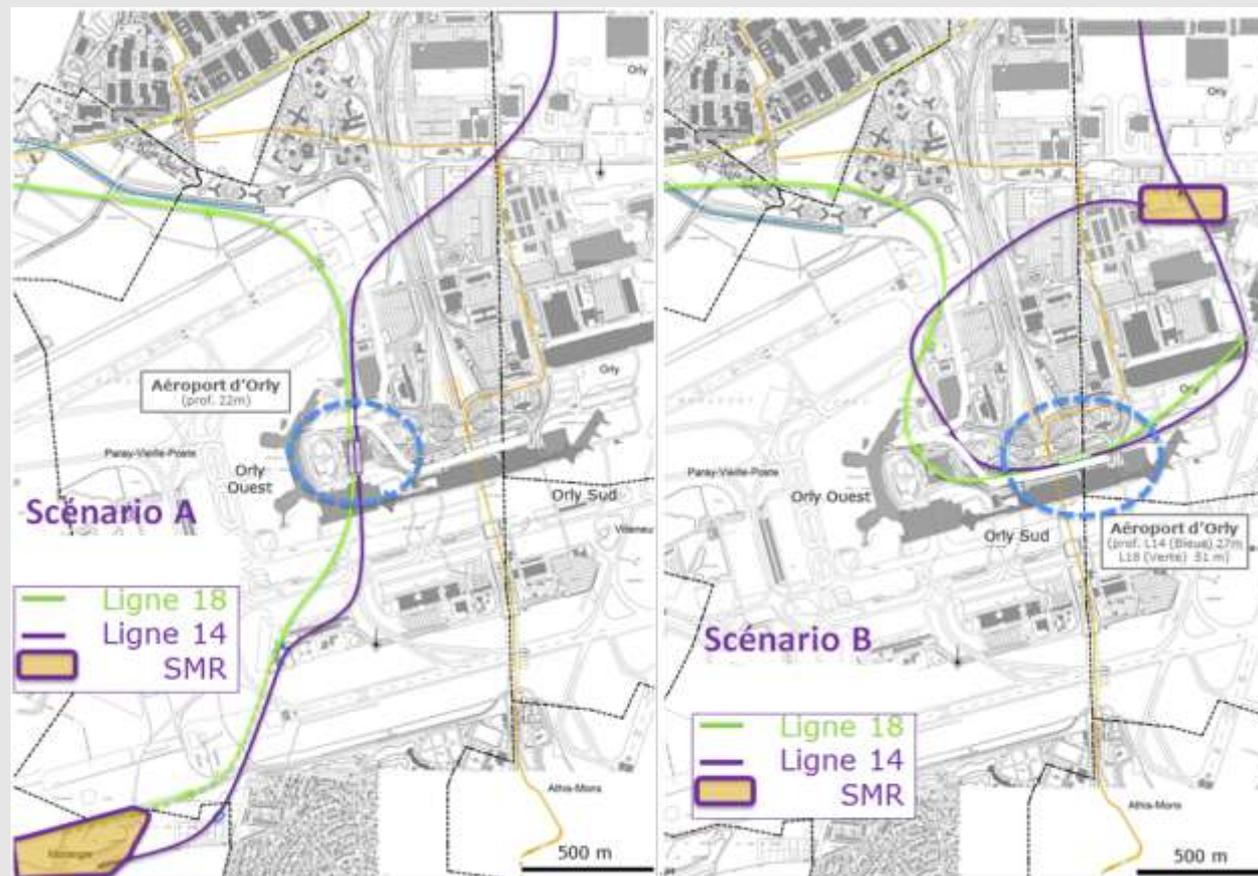
- Il serait "absurde" de ne pas profiter de la ligne (qui de toutes façons existera, avec ses inconvénients) pour créer une gare de voyageurs (12.12.1, 15.172.1, 15.276.1, ...),
- Morangis est "enclavé" (12.5.4, 12.6.3, 15.264.1, ...), et coupé de la première couronne par l'emprise de l'aéroport d'Orly,
- 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.

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).

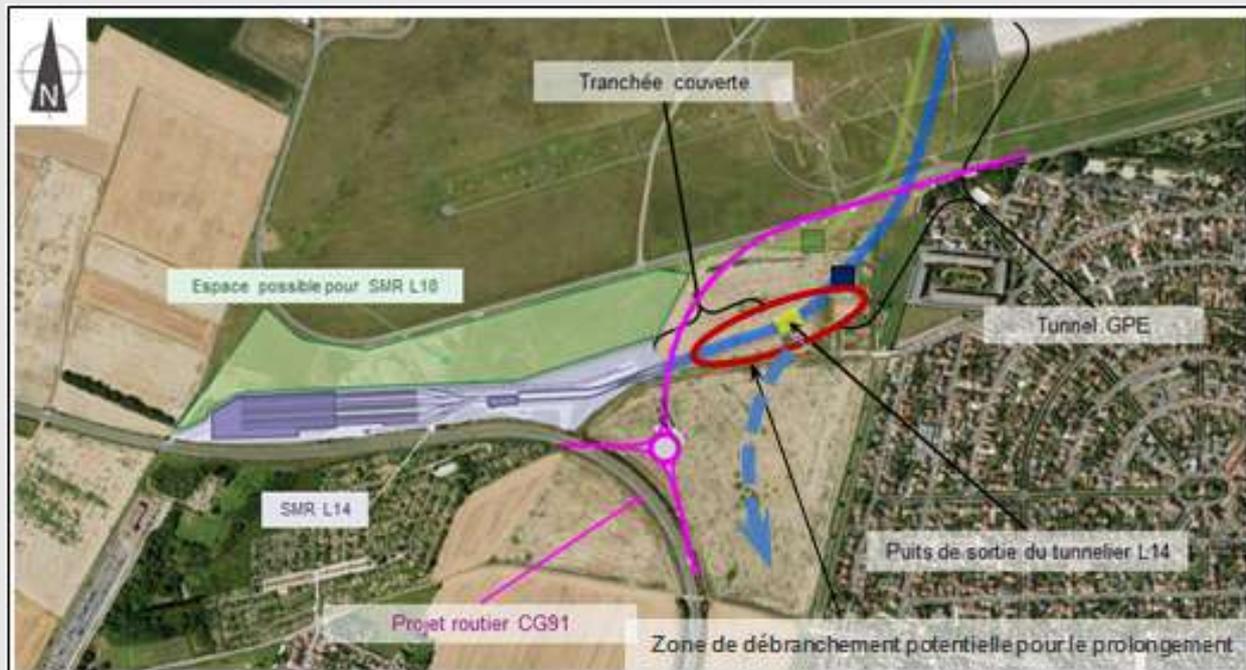


En complément du choix d'implantation de la gare et donc du tracé, et conformément à son engagement au comité de pilotage n°2, la Société du Grand Paris a mené une étude sur la nécessité d'anticiper des mesures conservatoires pour permettre un éventuel prolongement futur de la ligne 14 dans le cadre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

2.2. 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) ?

Questions Afférentes :

- **Michel LORANG** 6 rue des Lilas :
Le métro passera-t-il sous la rue des Lilas ? Souhait de connaître le **tracé exact de la ligne**

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'Haÿ-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 succèderont 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.

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) ?

Des contrepropositions précises ont été évoquées :

- 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)
- quel est le justificatif du tracé à la gare MIN-Porte de Thiais (7.16.1) ?

Questions Afférentes :

- **Mme FRANCOIS Patricia**, 223 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue :
Souhaite obtenir le **tracé exact** « de la rue Emile Zola à la rue de la République »
- **M. et Mme CARON**, 33 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue :
Souhaitent connaître le **tracé exact** sous leur rue, et la position des bouches d'aération.
- **M. LEROY Daniel**, 14 rue Etienne Dolet, à Chevilly-Larue.
(Document de 2 pages, agrafé au registre) Inquiétude sur un **tracé** impactant leur propriété, « alors qu'un autre tracé pourrait arranger beaucoup de riverains ».
- **Mme FRANCOIS Patricia**, 223 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue. :
Où passera la ligne 14, rue de la République ?
- **M. POULIN Guy**, 29 rue Anatole France, à Chevilly-Larue, rédaction commune avec **M. FONTANILLE Daniel** au 31 rue Anatole France, à Chevilly-Larue :
Quelle est la raison du **tracé** 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 ?
- **M. MARTIN Guy**, 14 rue Emile Zola, à Chevilly-Larue :
Quelle est la raison du **tracé courbe de la ligne en arrivée sur la Gare des 3** ?
- **M. DUROST** (?) 37 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue :
Le tracé suivra-t-il rigoureusement la rue Petit Leroy ?
- **M. LEROY Daniel**, 14 rue Etienne Dolet, à Chevilly-Larue. :
Contre-proposition de tracé : depuis la rue de Bicêtre, après la gare des 3 communes, passer par l'axe de la rue de l'Adjt Derichbourg, 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 ».
- **Famille LEROY** – Chevilly-Larue : **Alternative** :
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 ?
- **Mme HAIM Christine**, 17 Rue Paul Langevin, à Chevilly-Larue :
Conteste le **trajet entre les stations « 3 communes » et « Min, Porte de Thiais »** 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)
- **ASSOCIATION « L'AVENIR DE CHEVILLY-LARUE »** Siège Social : 54 avenue du Général de Gaulle, à Chevilly-Larue.
Pourquoi ne pas avoir **choisi le tracé suivant** : 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 ».
- **M. et Mme CARON**, 33 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue. : Justification du **tracé** sur gare porte de Thiais ?

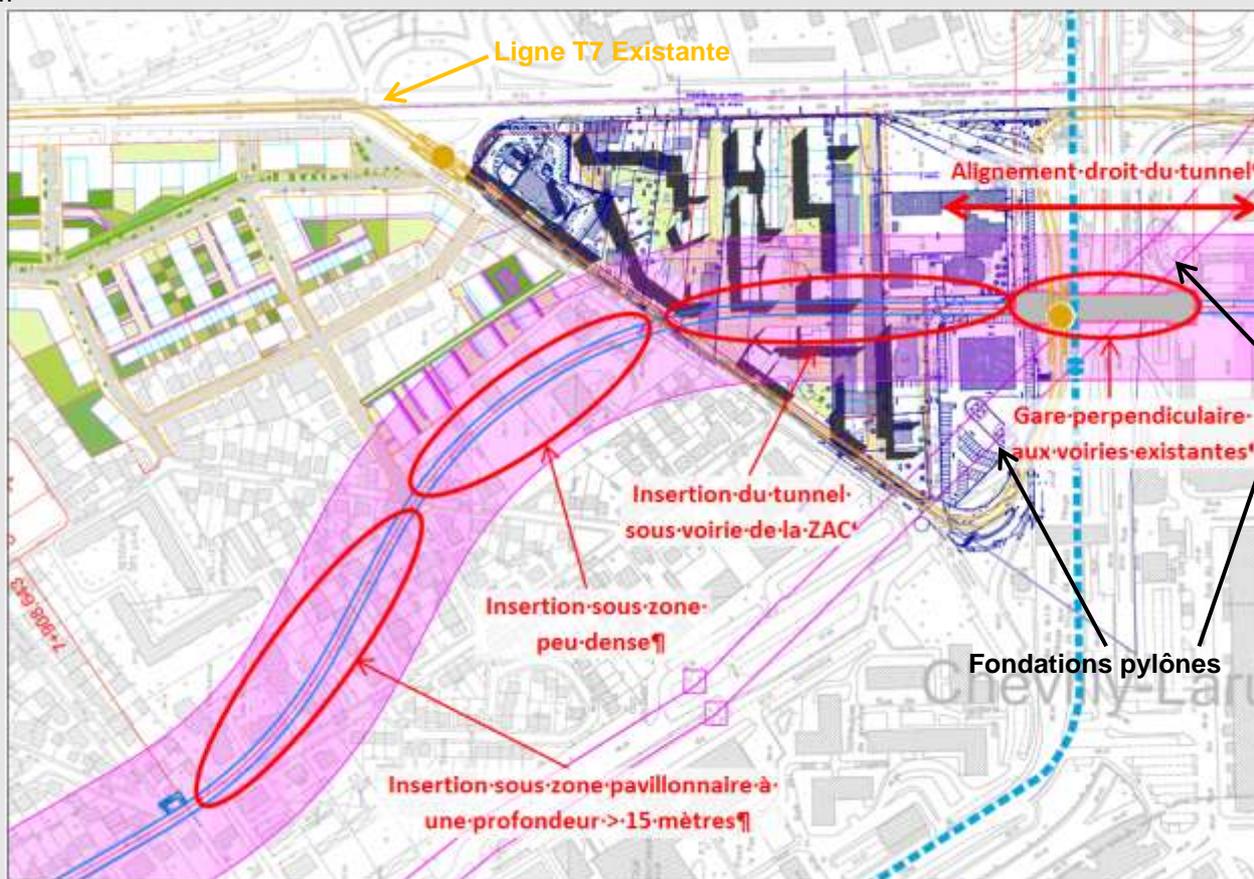
Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

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.

Des contrepropositions précises ont été évoquées :
- la traversée des halles de Rungis (7.19.1) ?

Questions Afférentes :

- Mme NICOLLE, 211 rue Petit Leroy., à Chevilly-Larue
- « pourquoi ne pas faire la **traversée dans les halles (MIN)** ? »

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Cette question a déjà fait l'objet d'une réponse au paragraphe 2.1.5.

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) ?

Questions Afférentes :

- **M. J. LASNIER** – 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 **voie d'évitement**, tout en conservant pour les deux voies de circulation une vitesse commerciale ?

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.

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),
- 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)

Questions Afférentes :

- **M. BAZINET** Maurice, 121 avenue d'Italie 75013 : **Propose une prolongation de la ligne 7 du métro vers Orly**, considéré comme beaucoup plus économique
- **M. DUROST** (?) 37 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue.
Le prolongement en souterrain de la ligne 7 eut été préférable.
- **M. ou Mme PROCHASSON** – Gentilly **Tracé** : la ligne 14 devrait desservir la Vache Noire : beaucoup d'entreprises.
- **M. D. CEOLIN** – Paris 13 :
A-t-on pensé ajouter **une station entre Maison Blanche et Le Kremlin-Bicêtre**. 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.
- **M. MATHIOT Eric** - Athis-Mons :
Il faut rapprocher la gare d'Orly avec la correspondance T7 (300m env.).
Tracé : 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 ?
Ou bien faudra-t-il attendre un hypothétique prolongement de la ligne 5 ?

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.

2.3. 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 plateforme 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).

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^{ème} 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 m² 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.

2.3.2. La gare Kremlin-Bicêtre-Hôpital

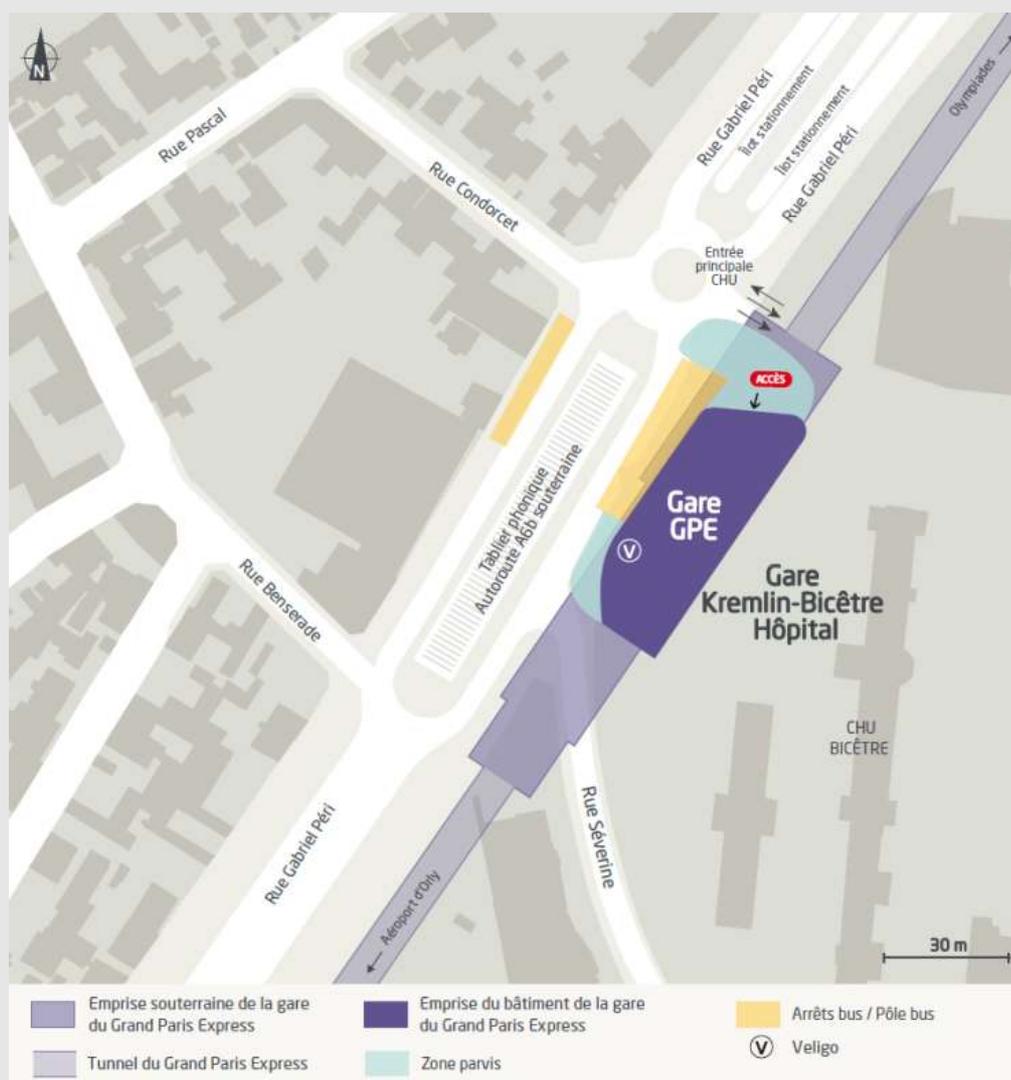
Un représentant de l'APHP (14.5.1) rappelle que des orientations ont été actées le 13 mars 2015 par le Directeur général de l'APHP, le Président du directoire de la Société du Grand Paris et le Maire du Kremlin-Bicêtre, différentes de celles qui figurent dans le dossier. Les orientations actées consistent 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).

Questions Afférentes :

- **ASSISTANCE PUBLIQUE - HOPITAUX DE PARIS** –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) **Gare Kremlin-Bicêtre Hôpital** : le dossier (pièce D) présente un schéma d'implantation et d'organisation de la gare qui **n'est pas conforme** 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 Société du Grand Paris 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.
- **M. le PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE** – (délibération du Conseil départemental du 29/06/2015 – lettre d'envoi + 4 pages) : Que le **nombre d'accès aux gares** soit suffisant ; notamment deux accès à MIN Porte de Thiais et Kremlin-Bicêtre Hôpital.
- **QUETARD** Monsieur, Kremlin-Bicêtre
souhaite savoir si une **émergence est bien prévue côté rue Séverine** pour permettre un rabattement efficace
- **Anonyme** – Gentilly
(Intervention accompagnée d'un document de 20 pages pour étayer la proposition de nom de station) : Prévoir l'**entrée principale** rue G. Péri, la secondaire vers l'hôpital

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.



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).

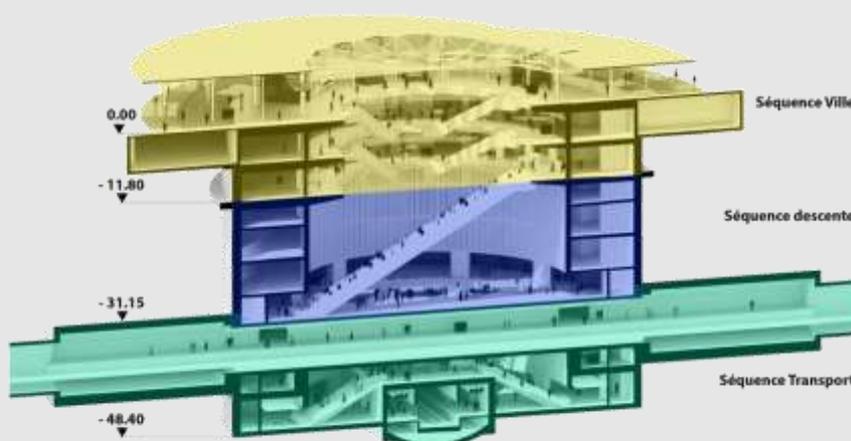
Questions Afférentes :

- **M. ou Mme GARCIA** – Sucy-en-Brie :
Prévoir un soin particulier à la **correspondance** avec la ligne 15.

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.



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).

Questions Afférentes :

- **M. le PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE** – (*délibération du Conseil départemental du 29/06/2015 – lettre d'envoi + 4 pages*) : Que le **nombre d'accès aux gares** soit suffisant ; notamment deux accès à MIN Porte de Thiais.

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.

2.3.7. La gare Aéroport d'Orly

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

Questions Afférentes :

- **Association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis (ADOR)** représentée par **QUETARD Olivier**, son délégué :
Souligne la nécessité de constituer un **pôle multimodal sous les aérogares d'Orly** (air, fer, métro) et mentionne que l'inter modalité doit être facilitée notamment via des cheminements lisibles et sécurisés pour les piétons

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.

2.4. Rabattements Gares & 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).

Questions Afférentes :

- **AM. LESENCEY, F. MERET**, conseil de quartier Plateau, Gentilly :
Rappellent le besoin de renforcer l'efficacité de l'**intermodalité**, en particulier avec les bus.

- **FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS (FNAUT) IDF :** (*Document de 2 pages, agrafé au registre*) Prévoir autour des gares des **espaces suffisants pour les bus**.
- **LELOUP Hervé pour Laboratoires MENARINI France** - 1 rue du Jura, à Rungis : Souhaite davantage de moyens de transports avec **interconnexions**.
- **M. le PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE** – (*délibération du Conseil départemental du 29/06/2015 – lettre d'envoi + 4 pages*) : Offrir les meilleurs **rabattements** 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.

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 pied) 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.

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).

Questions Afférentes :

- **Anonyme – Orly :**
Créer des parkings aux gares pour réduire l'accès de voitures à Paris.
- **M. ou Mme BUSSAC – Paris 13 :**
Demande des parkings aux stations hors Paris.
- **M.SEZ - L'Hay-les-Roses :**
Souhait d'installation de parkings aux abords de la gare
- **Anonyme – L'Hay-les-Roses :**
Y aura-t-il des zones de **dépose-minute** dédiées ?

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 ».

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).

Questions Afférentes :

- **ASSOCIATION PARTAGE TA RUE 94** – Créteil :
Pour atteindre les objectifs (5% de vélo dans le 94 d'ici 2020, 25 % à Paris) : du **stationnement vélo** en gare, suffisant, couvert, près de l'entrée, autoriser le **vélo dans le métro** hors pointe (Cf. RER) et le dimanche (Cf. M1), des **Maisons du vélo**, aménagements et jalonnement d'**itinéraires cyclables** autour des gares. **Anonyme** – L'Haÿ-les-Roses : Y aura-t-il assez d'**arceaux** pour vélos et des **itinéraires cyclables** d'accès ?
- **M. ou Mme WEULERSSE** – Palaiseau :
Il faut du **stationnement vélo** en gare : proche des quais, sécurisé, maison du vélo. Les villes proches agréables aux vélos, des aménagements de **rabattement**. Le **vélo autorisé** dans le métro aux heures creuses.
- **Anonyme** :
Ne pas oublier l'**accessibilité locale** : des parkings à voitures et à vélos, des pistes cyclables
- **M. G. LACROIX** – Montreuil :
Du stationnement pour **vélos** en gare, couvert, proche de l'entrée, avec arceaux. Droit de monter le **vélo dans le métro** hors heures de pointe (Cf. RER). Des "**maisons du vélo**" (Cf. certaines gares SNCF). **Aménagements cyclables** soignés autour des gares : priorité au vélo.

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Ces questions ont déjà fait l'objet de réponses au paragraphe 2.4.1

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).

Questions Afférentes :

- **M. STAMBOULI** Jacques, **Association usagers des transports**, Paris 13 (FNAUT-IdF), 34 rue des Cordeliers 75013 :
Demande que l'**Inter modalité** (bus, vélo, marche à pied) soit mieux prise en compte.
- **M. DURAND** G, Résidence de la Fontaine aux Clercs, 76 rue Brillat Savarin et 84 rue Vergniaud 75013 :
Propose de mettre en place des **transports de rabattement performants** notamment à Maison-Blanche
- **M. DURAND** G, Résidence de la Fontaine aux Clercs, 76 rue Brillat Savarin et 84 rue Vergniaud 75013 :
Propose d'**utiliser la plateforme de la Petite Ceinture** 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
- **M. J. LASNIER** – Paris 13 ° - 22 rue Caillaux :
Relier le quartier Gare de Rungis à la station Maison-Blanche en utilisant la Petite Ceinture avec des navettes type Val, à prolonger ultérieurement jusqu'à l'avenue de France.

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.

Questions Afférentes :

- **M. ou Mme C. PAVEDE** – Paris 13° - 121 av. d'Italie :
Pourquoi ne pas implanter les **aménagements extérieurs** tels qu'abri vélos, sur le côté Ouest de l'avenue. Supprimer l'**espace vert** est inacceptable.

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

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.

Questions Afférentes :

- **M. ou Mme LEFEBVRE** – Gentilly :
Peut-on prolonger les lignes de bus 88, 21 et 67 vers les nouvelles stations ?
- **M. R. RAFFEGEAU** – Gentilly :
Regret que la ligne 14 ne desserve pas directement Gentilly : **prévoir des rabattements** Villejuif-Gentilly-Arcueil.
- **Mme A.-M. LESENEY** – Gentilly :
Des **rabattements** en navette vers et depuis Gentilly pour compenser les déclivités.
- **Anonyme** – Gentilly :
Prévoir une **desserte en bus et navette** depuis Gentilly (Cf. déclivité du site)

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 reconstitution 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.

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).

Questions Afférentes :

- **Anonyme** : **L'absence de parkings**
risque de léser les communes avoisinantes

- **M. ou Mme COLIN** – L'Haÿ-les-Roses :
Même s'il faut favoriser les circulations douces, il faudra assurer du **stationnement**, pour ne pas engorger le quartier.
- **Anonyme** :
Est-il prévu un **parking pour véhicules électriques** aux alentours de la gare ?

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.

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).

Questions Afférentes :

- **M. le PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION "LES PORTES DE L'ESSONNE"** (*lettre du 29/07/2015 – 2 pages, accompagnée d'un extrait du registre des délibérations du 03/07/2015 – 3 pages*) :
Demande que la Communauté d'agglomération soit associée au **comité de pôle d'Orly** ainsi qu'au **comité de ligne 14**.
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 P+R.
Maintenir le **groupe de travail "intermodalité"** pour optimiser l'itinéraire des bus venant du Sud (Cf. km parcourus et temps de parcours) et pour améliorer la connexion avec le T7.

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.

2.5. 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).

Questions Afférentes :

- **M. J. LASNIER** – Paris 13 :
Proposition de nom de la station Maison-Blanche : Moulin de la Pointe.
- **AM. LESENCEY, F. MERET**, conseil de quartier Plateau, Gentilly
Proposent de modifier le **nom de la station** « Gentilly Kremlin Bicêtre » (par ordre alphabétique) pour renforcer la visibilité de notre ville.
- **M. ou Mme BOUGNE** – Gentilly : **Nom de la station** Le Kremlin-Bicêtre :
ajouter le nom de Gentilly
- **Mme G. REMONES** – Gentilly : **Nom de la station** : Kremlin Bicêtre – Gentilly :
la station desservira Gentilly
- **M. ou Mme ALBERTI** – Gentilly :
Associer le mot Gentilly au **nom de la station** Kremlin-Bicêtre.
- **Anonyme** – Gentilly (*intervention accompagnée d'un document de 20 pages pour étayer la proposition de nom de station*) :
Nom de station : associer le mot Gentilly à CHU Kremlin-Bicêtre (Cf. position frontière, desserte de l'Est de la commune).
- **M. J.-F. SIBERT** – L'Haÿ-les-Roses :
Consulter la population pour la **dénomination** de la station 3 communes.
- **Mme le MAIRE DE CHEVILLY-LARUE** (*lettre du 01/07/15*) :
Nom de station : plutôt "Cité de la Gastronomie" que "MIN-porte de Thiais".

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.

2.6. Calendrier de réalisation

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) ?

Questions Afférentes :

- **Anonyme** – Chevilly-Larue :
Est-il possible d'accélérer la procédure ?
- **M. ou Mme BARTHE** – Paris 13 :
Accélérer le **calendrier** de mise en œuvre.
- **Anonyme** :
Souhait d'un **déla**i de réalisation plus court.
- **M. J. THEVENET** – Villecresnes :
Tenir les **déla**is : Cf. Jeux olympiques.
- **M. ou Mme HULBACH** – L'Haÿ-les-Roses :
La **date** de fin de travaux sera-t-elle respectée ?
- **MM les PRESIDENTS DES CCI PARIS ILE-DE-FRANCE, PARIS, ESSONNE, VAL-DE-MARNE**
(*lettre du 07/07/15, accompagnée d'une note de 6 pages*) : Assurer la réalisation du projet selon le **calendrier** annoncé.
- **M. le PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE** – (*délibération du Conseil départemental du 29/06/2015 – lettre d'envoi + 4 pages*) : Demande le respect de l'**échéance** de 2024
- **Anonyme** :
Peut-on **réaliser immédiatement** la jonction Olympiades – Maison-Blanche ?

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.

2.7. PMR

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.

Questions Afférentes :

- **Mme M. GRILO** – Le Kremlin-Bicêtre :
Y aura-t-il un accès pour **handicapés** avec un ascenseur, aux bouches du métro
- **M. ou Mme MULOT** – Paris 13 :
Dans le dossier d'enquête le descriptif des équipements d'**accessibilité** n'est pas assez détaillé : escaliers, ascenseurs, escaliers mécaniques. A la station Olympiades les pannes d'escalator sont fréquentes.
- **M. MICHAUELLE** – Paris :
Demande un **accès direct** à l'IGR depuis la station Villejuif IGR

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.

Thème 3 : Les Nuisances 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 sur les 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).

Questions Afférentes :

- **Mme MOYNE Cécile**, 83/ 87 avenue d'Italie : Souligne que la **concertation avec les riverains** doit rester une priorité
- **Anonyme – L'Haÿ-les-Roses** (adhérent à l'association des Castors) : Souhait de création d'un **comité de concertation** par secteur, avec les riverains

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.

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).

Questions Afférentes :

- **M. COILBAULT P. au nom du groupe « GAUCHE CITOYENNE, MILITANTE ET ECOLOGIQUE »** - à l'Haÿ-les-Roses :
(Document de 10 pages, agrafé au registre) Impact sur la commune : **anticipation de l'évacuation des déblais** pour éviter les nuisances, où vont être **stockées les terres en attentes**, où vont **stationner** les dizaines de camions nécessaires, **surveillance des déblais** durant le week-end ; quel sera l'**impact sur le réseau routier**, optimisation de l'utilisation des déblais pour remettre en état la **butte d'isolement phonique** , Mises en place de mesures de **réduction des nuisances**, **Lave roue** en sortie de chantiers, respect des **horaires** de chantier, **restriction de circulation** entre 7h et 20 h, mise en place d'un **itinéraire bis** de traversée de la ville, **Protection phonique** le long de la voie empruntée par les camions
- **M. le PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE** – (délibération du Conseil départemental du 29/06/2015 – lettre d'envoi + 4 pages) : Que les **nuisances des chantiers** soient anticipées.
- **MM les PRESIDENTS DES CCI PARIS ILE-DE-FRANCE, PARIS, ESSONNE, VAL-DE-MARNE** (lettre du 07/07/15, accompagnée d'une note de 6 pages) : Anticiper l'**impact des chantiers sur les activités économiques** présentes autour des gares, commerces et services.
- **M. ou Mme MULLER** – L'Haÿ-les-Roses : Attention aux nuisances de **chantier**.
- **MONTFORT ET BON** (Mme Fagotat) **SYNDIC DE LA COPROPRIETE DU "CONSUL"** – Paris 13 °133/139 av. d'Italie : **Travaux à Maison Blanche** : ne pas mettre en vibration ni les fondations ni le bâti ; éviter les poussières.

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.

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).

Questions Afférentes :

- **Anonyme :**
Nécessité d'élaborer un **plan de circulation** du chantier ; à **quelle date** sera-t-il élaboré ?
- **M. ou Mme RODOLPHE** - Chevilly-Larue : Porter attention au maintien des circulations actives pendant le **chantier** : maintenir pistes et bandes **cyclables** ; à défaut réaliser des déviations cyclables de qualité (niveaux, signalisation). Mener les études préalables en ce sens. Créer un **comité** d'utilisateurs de l'infrastructure cyclable. Porter une attention toute particulière en ce sens à la gare **Maison Blanche**.
- **M. ou Mme FRANÇOISE** – Chevilly-Larue : Réaliser ce projet en respectant l'**environnement** et l'écologie.

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.

3.2. Bases Chantiers

.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).

Questions Afférentes :

- **ASSOCIATION DES CASTORS DU JARDIN PARISIEN**, représentée par son président et son secrétaire (*Document de 4 pages, agrafé au registre*) :
Evacuation des **déblais** ?
- **ASSOCIATION DES RIVERAINS DU QUARTIER BELVEDERE**, représentée par son président 35 rue Jules Guesdes :
Quelles prévisions pour la **circulation et l'accès du chantier**
- **ASSOCIATION LES CASTORS DU JARDIN PARISIEN : Chantier de la gare** Quelles précautions seront prises ?
Préciser : la nature des protections contre toutes les **nuisances et polluants**, les jours et les horaires de **fonctionnement du chantier**. Nécessité d'un **plan de circulation et d'aménagement routier**.
- **M. COILBAULT P. au nom du groupe « GAUCHE CITOYENNE, MILITANTE ET ECOLOGIQUE »** - à l'Haÿ-les-Roses (*Document de 10 pages, agrafé au registre*) : Mises en place de mesures de **réduction des nuisances**
- **M. COILBAULT P. au nom du groupe « GAUCHE CITOYENNE, MILITANTE ET ECOLOGIQUE »** - à l'Haÿ-les-Roses (*Document de 10 pages, agrafé au registre*) : **Lave roue** en sortie de chantiers, respect des **horaires** de chantier, **restriction de circulation** entre 7h et 20 h, mise en place d'un **itinéraire bis** de traversée de la ville, **Protection phonique** le long de la voie empruntée par les camions
- **COLLECTIF PETA6** ("Pour un écran total de l'A6") - Cachan et l'Haÿ-les-Roses : **Stationnement des camions** :
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. : Qu'est-il prévu pour limiter les **nuisances sonores** des 112 camions par jour ?
Les voies sont suffisamment larges pour permettre un aménagement.
- **M. LE MAIRE DE L'HAÿ-LES-ROSES : Chantier J. Prouvé** :
savoir au préalable les niveaux sonores (jour et nuit) à ne pas dépasser ; être consulté sur l'implantation et l'efficacité des palissades antibruit.

- **M. le PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE** – (délibération du Conseil départemental du 29/06/2015 – lettre d'envoi + 4 pages) ; Qu'à Pont-de-Rungis les **déblais** soient évacués par fer et que le Département soit associé à la définition de la bande convoyeuse (Cf. Hautes Bruyères)

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

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.

Questions Afférentes :

- **ASSOCIATION LES CASTORS DU JARDIN PARISIEN** : Oubli dans les documents de la présence à proximité du trou du tunnelier d'une canalisation d'eau potable allant vers le réservoir de la Ville appartenant à la SAGEP.
- **M. COILBAULT P. au nom du groupe « GAUCHE CITOYENNE, MILITANTE ET ECOLOGIQUE »** - à l'Haÿ-les-Roses :
(Document de 10 pages, agrafé au registre) : Oubli dans les documents du signalement d'une canalisation d'eau potable allant vers le réservoir appartenant à la SAGEP
- **Anonyme – L'Haÿ-les-Roses** (adhérent à l'association des Castors) :
Questions chantier : Impact sur la canalisation d'eau potable ?

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.

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.

Questions Afférentes :

- **ASSOCIATION DES CASTORS DU JARDIN PARISIEN**, représentée par son président et son secrétaire (Document de 4 pages, agrafé au registre) : Problématiques liées à l'implantation du tunnelier sur une zone d'intérêt écologique.
- **ASSOCIATION LES CASTORS DU JARDIN PARISIEN** :
Les recommandations du SRCE ne sont pas prises en compte notamment pour le secteur **Jean Prouvé** défini comme zone intérêt écologique
- **M. COILBAULT P. au nom du groupe « GAUCHE CITOYENNE, MILITANTE ET ECOLOGIQUE »** - à l'Haÿ-les-Roses (Document de 10 pages, agrafé au registre) pourquoi avoir **déclassifié cette zone** : faible enjeu dans le dossier intérêt moyen par le SRCE

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 entraînera 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.

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.

Questions Afférentes :

- **M. le PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE** – (*délibération du Conseil départemental du 29/06/2015 – lettre d'envoi + 4 pages*) : Qu'à Pont-de-Rungis les **déblais** soient évacués par fer et que le Département soit associé à la définition de la bande convoyeuse (Cf. Hautes Bruyères)

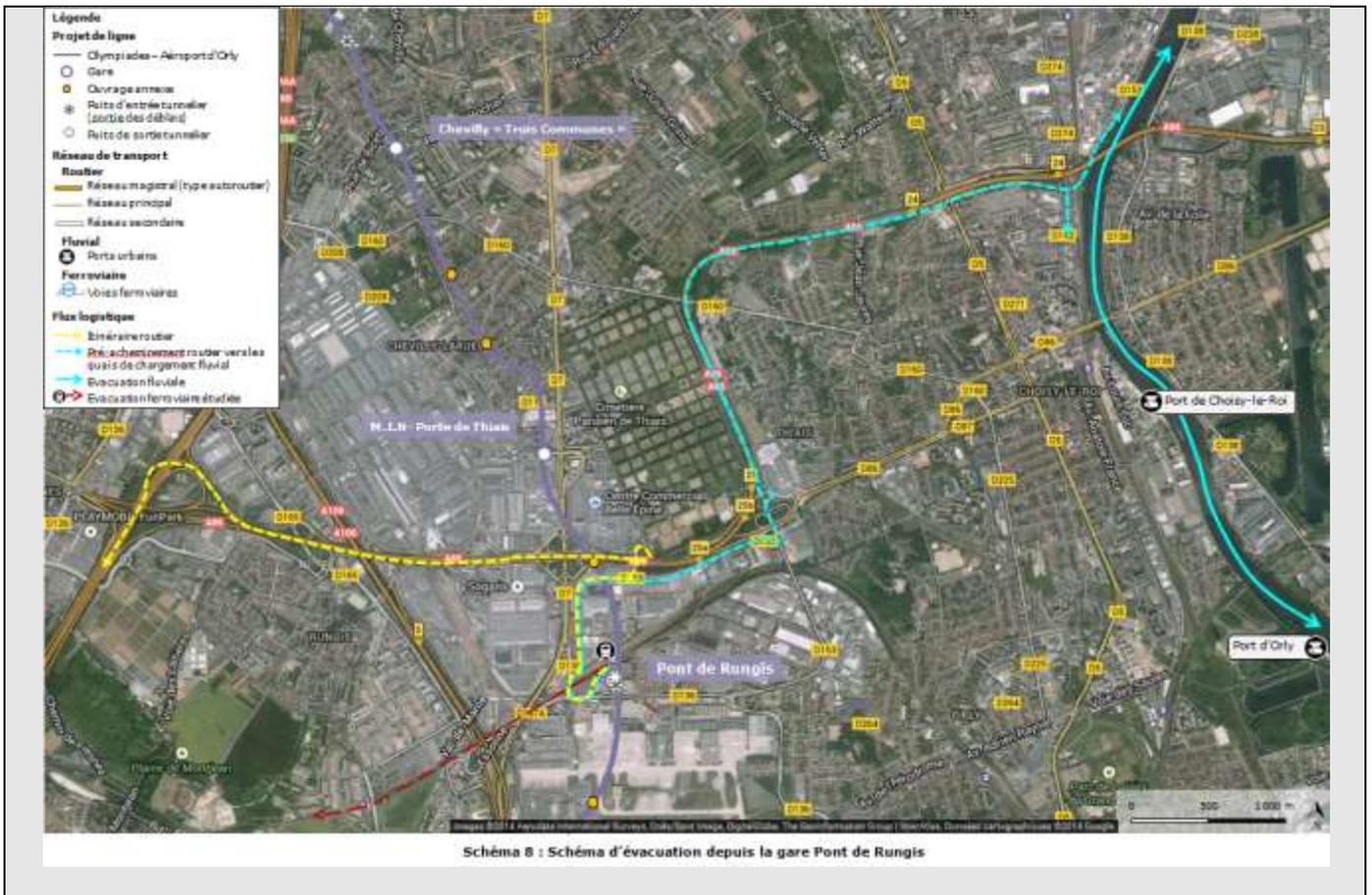
Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

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).



3.3. Travaux de 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).

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.

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.

Questions Afférentes :

- **M. et Mme LE BEGUEC** – Gentilly :
Quel sera le **déroulement du chantier** à la station Le Kremlin-Bicêtre CHU ? Ils habitent en face.
- **PENIGUEL Madame**, 1 impasse Courteix, 27 rue Gambetta Kremlin-Bicêtre : Demande à connaître un responsable en cas de **fragilisation de son habitation**.

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 procèdera à leur indemnisation suivant les principes régissant les dommages de travaux publics.

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.

Questions Afférentes :

- **M. LE MAIRE DE L'HAÏ-LES-ROSES : Nuisance du chantier sur le groupe scolaire Lallier :**
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) ?
- **M. ou Mme DELACOUR – L'HaÏ-les-Roses :**
Question sur l'**impact des travaux** sur le groupe scolaire de Lallier.
- **ASSOCIATION LES CASTORS DU JARDIN PARISIEN : Chantier de la gare** Quelles précautions seront prises ?
- **M. LE MAIRE DE L'HAÏ-LES-ROSES : Chantier gare :**
être informé au plus tôt sur les dispositifs antibruit et sur le plan de communication.
- **Anonyme :**
Nécessité d'élaborer un **plan de circulation** du chantier ; à **quelle date** sera-t-il élaboré ?
- **M. LE MAIRE DE L'HAÏ-LES-ROSES : Chantier :**
assurer la réfection de la rue P. Hochart à la fin du chantier
- **Anonyme - Hay les Roses :**
Nettoisement de la voirie pendant les travaux

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.

Plan de Management Environnemental Chantier

- **Où ?** Pour chaque chantier
- **Quoi ?** Identifier les gênes
- **Quand ?** Dès la phase de conception
- **Comment ?** Des mesures pour réduire les gênes

Communication

- **Expliquer le projet et chaque chantier**
- **Recueillir et prendre en compte les avis**
- **Communication adaptée à chaque chantier**

La Société du Grand Paris et la RATP ont demandé aux maîtres d'œuvres, dès la phase d'avant-projet qui débute, d'identifier pour chaque chantier les possibles gênes et les moyens de les supprimer ou les réduire. En parallèle de ce travail de réduction des gênes, la Société du Grand Paris viendra expliquer le projet, recueillir et prendre en compte les avis. La Société

du Grand Paris s'engage également à mettre en place une communication adaptée à chaque chantier dans une logique de transparence et de proximité, afin que les chantiers soient acceptés par tous les riverains.

Dans le cadre des études d'avant-projet en cours, des échanges ont lieu avec la commune de L'Haÿ-les-Roses concernant l'avenir de l'école située à proximité du chantier. Une attention particulière sera portée à cette école afin d'éviter que les enfants subissent les nuisances du chantier. Il en sera de même pour les autres bâtiments attenants au projet, comme l'église, afin de maintenir les usages en place.

La RATP et la Société du Grand Paris se sont engagées à remettre en état les ouvrages existants s'ils sont détériorés par le chantier de la ligne 14 sud.

3.4. Ouvrages annexes, puits & SMR

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".

Question Afférente :

- **M. M. BOILLEAU** (*Document de 3 pages, agrafé au registre*)
Avis défavorable : Pas d'intérêt général au projet, et incohérence avec **protection des espaces agricoles** restants.

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.

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.

Question Afférente :

- **M. A. NUNES** – Morangis : 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.

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Cette question a déjà fait l'objet d'une réponse dans le paragraphe 2.1.7 sur la gare de Morangis.

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

Question Afférente :

- **M. et Mme CARON**, 33 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue : Souhaitent connaître la position des bouches d'aération.

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.

3.5. Tunneliers, vibrations & 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).

Questions Afférentes :

- **M. VILLARD** Souhaite connaître l'**impact des vibrations** pour les habitants qui se trouvent au-dessus de la ligne ainsi que le **diamètre du tunnel**.
- **Mme NICOLLE**, 211 rue Petit Leroy., à Chevilly-Larue : Pourquoi détruire des pavillons par les vibrations dues aux travaux ?
- **BEDOIN** Madame, rue Gambetta Kremlin-Bicêtre : Sollicite des informations les plus précises possible sur les **nuisances matérielles comme sonores** du passage du tunnelier puis de l'exploitation sous mon habitation (carrières et carrières comblées).
- **TORCQ** M., 39 rue Léo Lagrange Kremlin-Bicêtre : Souhaite disposer de toutes les **informations relatives aux travaux en sous-sol comme en surface** (nuisances sonores, modification des axes routiers),
- **PENIGUEL** Madame, 1 impasse Courteix, 27 rue Gambetta Kremlin-Bicêtre : Exprime une **inquiétude sur les vibrations occasionnées par les travaux**, car les carrières sous son habitation ne sont pas remblayées. Demande à **être tenue informée le plus précisément possible**,
- **Famille LEROY** – Chevilly-Larue : Les vibrations auront-elles une conséquence sur le sous-sol et sur les structures des constructions (Cf. affaissement lors du percement de Meteor) ?

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.

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.

Questions Afférentes :

- **M. LE MAIRE DE L'HAÏ-LES-ROSES : Nappes phréatiques, hydrographie** : quel dispositif sera mis en place pour le site de la gare si le pompage s'avère nécessaire ? Quels seraient les impacts d'une communication entre nappes phréatiques (même si le risque est faible) ? Demande (dès réalisation) du dossier loi sur l'eau et du plan de secours.
- **ASSOCIATION LES CASTORS DU JARDIN PARISIEN :**
Absence de présentation dans les documents **du risque** de modification des écoulements de **l'aquifère** de faible profondeur (au-dessus des glaises à moins 3 à 4 mètres). Quelles **précautions** seront prises ?
- **M. LASNIER Jacques, 22 rue Caillaux 75013 :** (*Document agrafé de 7 pages qui apporte des observations pour le tronçon entre l'atelier Tolbiac national et la gare de Maison Blanche*) :
S'agissant du sous-sol, 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

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.

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.

Questions Afférentes :

- **M. LE MAIRE DE L'HAÏ-LES-ROSES : Sous-sol :**
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.
- **Anonyme – L'HaÏ-les-Roses** (adhérent à l'association des Castors) :
A quand la **visite d'un chantier** analogue ?

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Au stade des études préliminaires, aucune conduite de gaz n'a été identifiée sur la commune de l'HaÏ-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 et à prendre les contacts et informations utiles.

3.6. Déblais, traitement et réemploi

De nombreuses observations, notamment dans le registre de L'HaÏ-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'HaÏ-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'HaÏ / 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.

Questions Afférentes :

- **M.SEZ - L'Hay-les-Roses :**
Demande de ne pas transporter **les déblais la nuit**
- **FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS (FNAUT) IDF**
(Document de 2 pages, agrafé au registre) **Gestion des déblais** : privilégier transport fluvial ou ferroviaire
- **ASSOCIATION LES CASTORS DU JARDIN PARISIEN :**

Quel sera l'impact **des pollutions sonores et chimiques de l'autoroute ? Impact sur le réseau routier local** proche. Quels seront les niveaux **de filtration et de réduction des pollutions** "covisuelles" sur le **site Jean Prouvé ?**

- **COLLECTIF PETA6** ("Pour un écran total de l'A6") - Cachan et l'Haÿ-les-Roses **Déblais** : les **aires de stockage temporaire** 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)?
- **M. LE MAIRE DE L'HAÏ-LES-ROSES : Gestion des déblais** : 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.
- **Anonyme – L'Haÿ-les-Roses** (adhérent à l'association des Castors) Question **réaménagement** : réutilisation des déblais pour un écran phonique vis-à-vis de A6 ? Espace naturel ?
- **COLLECTIF PETA6** ("Pour un écran total de l'A6") – Cachan et l'Haÿ-les-Roses : **Pourra-t-on utiliser les déblais** (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.
- **ASSOCIATION LES CASTORS DU JARDIN PARISIEN : Valorisation des déblais** : proposition d'utiliser les terres extraites pour **remettre en état la butte d'isolement** entre l'A6 et le secteur des Castors.
- **M. COILBAULT P. au nom du groupe « GAUCHE CITOYENNE, MILITANTE ET ECOLOGIQUE »** - à l'Haÿ-les-Roses
(Document de 10 pages, agrafé au registre) : quel sera l'impact sur le **réseau routier**, optimisation de l'utilisation des déblais pour remettre en état la **butte d'isolement phonique**
- **MM les PRESIDENTS DES CCI PARIS ILE-DE-FRANCE, PARIS, ESSONNE, VAL-DE-MARNE**
(lettre du 07/07/15, accompagnée d'une note de 6 pages) : Confirmer la diversification des modes d'évacuation des **déblais** en privilégiant la réduction des nuisances pour la circulation locale.

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.

Thème 4 : L'exploitation de la ligne

4.1. Bruits, vibrations & aérations

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,

Questions Afférentes :

- **M. ou Mme C. PAVEDE** – Paris 13° - 121 av. d'Italie :
Question en **phase exploitation** : a-t-on des certitudes sur l'absence de **vibrations**, de **bruits**. Un référé préventif s'impose. Des engagements précis sont souhaités.
- **Mme NGUYEN MINH** – Paris 13 ° - 133/139 av. d'Italie :
Risques de **vibrations en exploitation** : quelles garanties ?
- **Mme M. DODUC** – Paris 13° - 22 rue Caillaux :
Inquiétude sur les bruits et vibrations en exploitation (on entend dans l'immeuble le passage de la ligne 7). Mettre en place des **plaques anti-vibratoires** sous les traverses.
- **BEDOIN Madame**, rue Gambetta Kremlin-Bicêtre :
Sollicite des informations les plus précises possibles sur les **nuisances matérielles comme sonores** du passage du tunnelier puis de l'exploitation sous mon habitation (carrières et carrières comblées).
- **M.DUROST (?)** 37 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue :
L'inquiétude demeure sur les nuisances engendrées.
- **M. RIGLET Patrice**, 9 impasse Jean Jaurès, à Chevilly-Larue :
Inquiétude sur les risques de tassements de terrains et fissurations.
- **M. LEROY Daniel**, 14 rue Etienne Dolet, à Chevilly-Larue :
(Document de 2 pages, agrafé au registre)**Conséquences** du percement, affaissement, vibrations, bruit ? et à long terme ?
- **GROSSMANN Joseph**, PDG de la Société SPAA, 4 rue des Transports à Rungis, au Centre Routier :
Y aura-t-il des **nuisances** : vibration, acoustique ?

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.

Questions Afférentes :

- quels impacts sur les ouvrages d'assainissement (14.6.17) ?
- mettre en place des plaques antivibratoires,(15.268.2)
- qu'une commission de suivi contrôle le respect des engagements (14.6.21).
- **M. le PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE** – (*délibération du Conseil départemental du 29/06/2015 – lettre d'envoi + 4 page*) : Que soient vus les impacts sur les **ouvrages d'assainissement** (chantier puis exploitation).
- **Mme M. DODUC** – Paris 13° - 22 rue Caillaux : **Inquiétude sur les bruits et vibrations** en exploitation (on entend dans l'immeuble le passage de la ligne 7). Mettre en place des **plaques anti-vibratoires** sous les traverses
- **M. le PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE** – (*délibération du Conseil départemental du 29/06/2015 – lettre d'envoi + 4 pages*) : Qu'une **commission de suivi** contrôle le respect des engagements.

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.

4.2. 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.

Questions Afférentes :

- **FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS (FNAUT) IDF :**
(Document de 2 pages, agrafé au registre) Risque de saturation de la ligne 14 en intérieur et offre surdimensionnée au sud de Villejuif. **Proposition de services partiels aux heures de pointe.**
- **Mme C. BARBIER – Malakoff :**
Pouvoir emprunter la ligne avec son **vélo**.
- **M. ou Mme BENARD – Paris 13°**
Risque de saturation du tronçon central 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 ?
- **M. AELION 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 **exploitation segmentée** dès la conception de l'ouvrage, cette possibilité pourrait-elle être envisagée avec l'atelier Tolbiac ?
- **M. J. LASNIER – 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 **voie d'évitement**, tout en conservant pour les deux voies de circulation une vitesse commerciale ?
- **M. BOCQUIAULT Pierre 75020 (document de 4 pages, agrafé au registre)** Reprenant les 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 **correspondance « un vrai cauchemar » aux heures de pointe**
- **Anonyme – L'Haÿ-les-Roses :**
Mais la ligne ne risque-t-elle pas **saturation**, malgré le passage à des rames de 8 voitures ?

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 montrés 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.

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).

Questions Afférentes :

- **Association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis (ADOR)** représentée par **QUETARD** Olivier, son délégué
(document de 2 pages, agrafé au registre) Souhaite qu'une réflexion soit engagée pour une **meilleure articulation horaire** entre l'**offre de transports et les besoins des entreprises et des salariés**.
- **M. O. LAMBERT** – Fresnes :
Des **horaires de fonctionnement adaptés** au personnel du MIN de Rungis
- **Anonyme** – L'Haÿ-les-Roses :
L'**amplitude d'horaires** actuelle ou élargie ?
- **Anonyme** – Paris :
Mais dommage que la liaison **Orly-Roissy** ne soit pas directe.
- **Mme C. BARBIER** – Malakoff :
Pouvoir emprunter la ligne avec son **vélo**.
- **Mme D. RESCHECK** – Alfortville : Pouvoir prendre son vélo dans le métro (Cf. RER)

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.

Thème 5 : L'impact sur l'urbanisme, le foncier et le bâti

5.1. 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 Société du Grand Paris et les municipalités concernées, par exemple à l'Haÿ-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 d'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.

Questions Afférentes :

- **MM les PRESIDENTS DES CCI PARIS ILE-DE-FRANCE, PARIS, ESSONNE, VAL-DE-MARNE** (*lettre du 07/07/15, accompagnée d'une note de 6 pages*) :
Assurer la coordination avec les **projets de développement économique et de logement**, tels que définis dans les CDT Campus sciences et santé et dans le CDTI du Grand Orly.
- **M. SOGETAT**, conseiller municipal : Développement des **activités**
- **M. COILBAULT P. au nom du groupe « GAUCHE CITOYENNE, MILITANTE ET ECOLOGIQUE »** - à l'Haÿ-les-Roses
(*Document de 10 pages, agrafé au registre*) fiabilité des **études socioéconomiques** jugées **trop optimistes**,
- **Anonyme** : Quelle est la synergie entre la Société du Grand Paris et la municipalité pour l'**aménagement urbain** ?
- **ASSOCIATION LES CASTORS DU JARDIN PARISIEN** : **Densification autour des gares** ?
- **M. Riant** : **Densification** logements.
- **Mme le MAIRE DE CHEVILLY-LARUE** (*lettre du 01/07/15*) :
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 **opérations d'aménagement** sont d'ores 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.
Souhait de voir la Société du Grand Paris comme partenaire pour l'**appropriation foncière** du quartier de la Gastronomie.

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.

5.2. Décote et 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.

Questions Afférentes :

- **Anonyme – Paris 13°**
Le projet de **parvis à Maison-Blanche** est inacceptable car il supprime le seul espace vert existant. Il ignore l'historique : l'espace vert fut **une exigence** pour l'obtention du permis de construire de la tour Super-Italie. Il apporte une **dépréciation du patrimoine** immobilier et une perte de jouissance durant les travaux. La suppression de cet espace vert ne correspond à aucune exigence technique.
- **COILBAULT P. au nom du groupe « GAUCHE CITOYENNE, MILITANTE ET ECOLOGIQUE »** - à l'Hay-les-Roses (*Document de 10 pages, agrafé au registre*) : Risque élevé de **surenchérissement du foncier** autour des gares ; préconise la création d'un **observatoire foncier**
- **M. ou Mme PAVILLET – Chevilly-Larue** :
Mais, attention à la maîtrise des **coûts fonciers** en banlieue.

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.

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 Société du Grand Paris. La commission d'enquête souhaite en savoir davantage sur l'objet de ces acquisitions.

Questions Afférentes :

- **RODE Madame** :
Demande des explications sur la nécessité d'une reprise de sa maison en soulignant l'anxiété créée par une **lettre de la RATP** datée du 29 06 2015 évoquant une négociation à l'amiable,
- **BEDOIN Madame, rue Gambetta Kremlin-Bicêtre** :
Souligne qu'il aurait été utile qu'une **information ciblée** soit fournie aux personnes en amont de la réception du courrier de la RATP

- **TORCQ M.**, 39 rue Léo Lagrange Kremlin-Bicêtre :
Exprime son **mécontentement vis-à-vis des courriers de la RATP** concernant acquisition de parcelles, évaluation, expropriations...qu'il considère comme une maladresse représentant « un acte agressif »,

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).

5.3. Risques de dommages

Les risques de dommages, en revanche, soulèvent des inquiétudes et des questionnements, tout particulièrement sur les secteurs de l'avenue d'Italie, de l'Hay-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)

Questions Afférentes :

- **Anonyme** - Hay les Roses :
Inquiétudes sur les éventuelles **fragilisations des pavillons alentour**
- **M. RIGLET Patrice**, 9 impasse Jean Jaurès, à Chevilly-Larue :
Inquiétude sur les risques de tassements de terrains et fissurations
- **Mme GAUTHIER Elisabeth**, 22 rue du Général Leclerc, à Chevilly-Larue. :
Quelles **garanties** en cas de désordres ?
- **M.SALARD**, 178 rue Petit Leroy, à Chevilly-Larue.
Quelles **garanties** prévues ?
- **Mme NICOLLE**, 211 rue Petit Leroy., à Chevilly-Larue :
« *Qui paiera les réparations ?* »
- **ASSOCIATION « L'AVENIR DE CHEVILLY-LARUE »** Siège Social : 54 avenue du Général de Gaulle, à Chevilly-Larue.
(Document de 3 pages, agrafé au registre) Sur la sécurité :quelles mesures **en cas de sinistre** (après travaux, voire longtemps après, fissures...) dans le « *périmètre de sécurité* » et au-delà ? A qui s'adresser ?
- **M. RIGLET Patrice**, 9 impasse Jean Jaurès, à Chevilly-Larue :
Prévoir **expertise avant travaux** sur 50m/100m et alentours
- **M. CARTOUX**, 121 avenue d'Italie :
Reste **préoccupé par la complexité de zone 3** (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

- **Anonyme Maison Blanche :**
Travaux : quelles garanties : études, avis d'experts, etc. ; toutes les précautions ont-elles été prises ?
- **Mme A. NGUYEN – Paris 13[°] - 121 av. d'Italie :**
Souhaite une **garantie que les travaux** ne créeront pas de fissure sur la tour.

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.

Thème 6 : Le financement & les aspects socio-économiques

6.1. Coûts & financements

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.

Questions Afférentes :

- **M. COILBAULT P. au nom du groupe « GAUCHE CITOYENNE, MILITANTE ET ECOLOGIQUE »** - à l'Hay-les-Roses :
(Document de 10 pages, agrafé au registre). Le dossier suscite certaines **incertitudes** sur **fiabilité** de l'évaluation **sommaire des coûts**,
- **M. COILBAULT P. au nom du groupe « GAUCHE CITOYENNE, MILITANTE ET ECOLOGIQUE »** - à l'Hay-les-Roses :
(Document de 10 pages, agrafé au registre) **fiabilité des études socioéconomiques jugées trop optimistes**,
- **M. BOILLEAU**
(Document de 3 pages, agrafé au registre) **Avis défavorable** : Remarques sur les **moyens financiers**, le futur des transports, résultat incertain des projets.
- **M. ou Mme BARTHE** – Paris 13 :
Respecter les coûts; Cf. beaucoup de mauvais exemples de chantiers publics.
- **M. DURAND G**, Résidence de la Fontaine aux Clercs, 76 rue Brillat Savarin et 84 rue Vergniaud 75013 : Souligne les **coûts sociaux** liés aux **nuisances des travaux**
- **MM les PRESIDENTS DES CCI PARIS ILE-DE-FRANCE, PARIS, ESSONNE, VAL-DE-MARNE** (lettre du 07/07/15, accompagnée d'une note de 6 pages) : Sécuriser le **financement** sans accroître la contribution des entreprises.

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 socio-économique 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.

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.

Questions Afférentes :

- **M. ou Mme TOURNOUR – Paris 13 :**
Si les moyens financiers sont insuffisants, donner la **priorité à la modernisation** du réseau existant, notamment au matériel roulant. Mais pour l'extension du réseau, **privilégier les prolongements de la ligne 14 et la ligne 17**, plutôt que les lignes 15 et 16 coûteuses.

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.

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,

Questions Afférentes :

- **COPROPRIETE SUPER-ITALIE** – Paris 13° - 121 avenue d'Italie, représentée par **M. F. Champavier**, président du conseil syndical (environ 600 personnes habitent dans cette copropriété) : Habitants favorables à l'extension de la ligne 14 et à l'interconnexion avec la ligne 7 à Maison-Blanche, **mais opposition au traitement des émergences. Impact financier :**
Les cages de verres seront très chères à construire et à entretenir, sans utilité.
- **M. et Mme J. et D. CHANTEREAU-BOTIN** – Paris 13° - 121 av. d'Italie :
Projet d'aménagement sans intérêt esthétique et **coûteux** à l'entretien. Adopter plutôt un aménagement comme à Olympiades ou à F. Mitterrand.

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Les questions de la réutilisation de la petite ceinture et de l'émergence « cage de verre » de la station Maison Blanche Paris XIII ont fait l'objet d'une réponse au paragraphe 2.3.1.

- 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),

Questions Afférentes :

- **M. LE MAIRE DE L'HAÏ-LES-ROSES Gestion des déblais :**
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.

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 excavés 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.

- 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),

Questions Afférentes :

- **M. ou Mme PETIT - Morangis**
Le coût d'une **gare à Morangis** sera faible face aux avantages écologiques.
- **M. ou Mme PEREIRA DOS SANTOS - Morangis**
Des **parkings** à cette gare seront peu coûteux à aménager.

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

La question de la réalisation d'une gare à Morangis a fait l'objet d'une réponse au paragraphe 2.7.9.

- 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.

Questions Afférentes :

- **M. H. MASSIRE**
Projet essentiel : A-t-on évalué l'impact du prolongement de la **ligne 10** jusqu'à Ivry comme soulagement de la ligne 14 quand celle-ci sera saturée ?

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Le matériel roulant qui circule aujourd'hui sur la ligne 14 comporte 6 voitures. D'ici à la mise en service de la ligne complète de Saint-Denis Pleyel à Aéroport d'Orly à la mi-2024, la longueur des trains sera portée à 8 voitures avec une optimisation de l'aménagement intérieur des rames. De plus, la fréquence maximale actuelle sera maintenue à 85 secondes entre deux trains consécutifs aux heures de pointe. Ainsi, l'accroissement de capacité résultant permettra de s'adapter à l'augmentation

prévisionnelle des flux.

Le principe d'un prolongement de la ligne 10 jusqu'à Ivry est quant à lui inscrit au schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). Ce projet a uniquement été pris en considération dans les prévisions de trafic du Grand Paris Express à partir de l'horizon 2030.

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.

Questions Afférentes :

- **M. COILBAULT P. au nom du groupe « GAUCHE CITOYENNE, MILITANTE ET ECOLOGIQUE »** - à l'Haÿ-les-Roses :
(Document de 10 pages, agrafé au registre) : évaluation des gains liés à la "périurbanisation évitée" ; demande de reprendre la méthodologie détaillée et de **la distinguer des gains environnementaux**

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
Total avantages		8,5

- 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.

Questions Afférentes :

- **M. ou Mme DURAND – Paris 13 :**
Une station **place de Rungis** serait plus chère mais éviterait un mode de rabattement et/ou le prolongement de la ligne 5. Si le choix de Maison-Blanche est maintenu, prévoir un **transport hectométrique** (type navette) sur l'emprise de la Petite Ceinture, + correspondance avec la T3 à la Poterne des Peupliers. **Intégrer** ces aménagements dans le programme de la ligne 14.

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.

- 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.

Questions Afférentes :

- **M. GOSSET** – Morangis
Ajouter une station à Morangis pour la desserte du bassin d'emploi d'Orly et pour désaturer les axes Nord-Sud dont A6. Etablir un projet complémentaire puis envisager un **financement** avec les collectivités concernées.

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

La question de la réalisation d'une gare à Morangis a fait l'objet d'une réponse au paragraphe 2.7.9.

6.2. 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),

Questions Afférentes :

- **M. ou Mme WEULERSSE** – Palaiseau :
Il faut du **stationnement vélo** en gare : proche des quais, sécurisé, maison du vélo.
- **M. ou Mme PAPON** – Brunoy :
Favoriser l'**intermodalité**, tout particulièrement avec le vélo : à chaque station, des arceaux, des enclos sécurisés, des itinéraires d'accès (y compris pour Orly).

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

La question sur le traitement de l'intermodalité et des aménagements intermodaux en gare ont fait l'objet d'une réponse au paragraphe 2.4.1

- éviter la pollution lumineuse que constituerait une verrière à la gare Maison-Blanche (15.213.1),

Questions Afférentes :

- **Mme S. MEYER** – Paris 13° D'accord pour le prolongement de la ligne 14, pas du tout pour les dispositions envisagées pour la station Maison Blanche : **superstructure bien trop importante**, pollution lumineuse, **suppression d'un espace vert**.

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

La question de la conception du parvis de la station Maison Blanche Paris XIII a fait l'objet d'une réponse au paragraphe 2.3.1.

- réduire le risque de vibrations par des plaques antivibratoires (1.10.1, 15.268.2),

Questions Afférentes :

- **Mme GRIMBERT** Isabelle :
Insiste sur la **pose de plaques anti-vibratoires** sous les traverses dans la zone sensible entre l'atelier et la nouvelle gare « Maison Blanche »
- **Mme M. DODUC** – Paris 13° - 22 rue Caillaux :
Inquiétude sur les bruits et vibrations en exploitation (on entend dans l'immeuble le passage de la ligne 7). Mettre en place des **plaques anti-vibratoires** sous les traverses.

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.

- 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)

Questions Afférentes :

- **ASSOCIATION LES CASTORS DU JARDIN PARISIEN : Valorisation des déblais :**
proposition d'utiliser les terres extraites pour **remettre en état la butte d'isolement** entre l'A6 et le secteur des Castors
- **M. COILBAULT P.** au nom du groupe « **GAUCHE CITOYENNE, MILITANTE ET ECOLOGIQUE** » - à l'Haÿ-les-Roses :
quel sera l'**impact sur le réseau routier**, optimisation de l'utilisation des déblais pour remettre en état la **butte d'isolement phonique**
- **COLLECTIF PETA6** ("Pour un écran total de l'A6") – Cachan et l'Haÿ-les-Roses **Pourra-t-on utiliser les déblais** (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.
- **Anonyme – L'Haÿ-les-Roses** (adhérent à l'association des Castors) :
Question **réaménagement** : réutilisation des déblais pour un écran phonique vis-à-vis de A6 ? Espace naturel ?

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.

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. 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,

Questions Afférentes :

- **GROSSMANN Joseph**, PDG de la Société SPAA, 4 rue des Transports à Rungis, au Centre Routier. **Inquiétude** sur l'avenir de l'entreprise (35 employés).

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.

- 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,

Questions Afférentes :

- **M. le PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE** – (*délibération du Conseil départemental du 29/06/2015 – lettre d'envoi + 4 pages*) : Que les **marchés de travaux** intègrent des clauses sociales d'insertion et soient accessibles aux PME locales.

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.

- 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,

Questions Afférentes :

- **M. ou Mme BARTHE** – Paris 13 : Faire fonctionner cette ligne **24 heures sur 24** : Cf. emplois nocturnes à Orly et au MIN ; en faire au moins un test

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

La question sur l'amplitude horaire de la ligne a fait l'objet d'une réponse au paragraphe 4.2.

- 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,

Questions Afférentes :

- **M. ou Mme PAVILLET** – Chevilly-Larue :
Mais, attention à la maîtrise des **coûts fonciers** en banlieue.
- **Anonyme** – Paris 13 :
Le projet de **parvis à Maison-Blanche** est inacceptable car il supprime le seul espace vert existant. Il ignore l'historique : l'espace vert fut **une exigence** pour l'obtention du permis de construire de la tour Super-Italie. Il apporte une **dépréciation du patrimoine** immobilier et une perte de jouissance durant les travaux. La suppression de cet espace vert ne correspond à aucune exigence technique

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

La maîtrise des coûts du fonciers a fait l'objet d'une réponse au paragraphe 5.2 (les questions citées ci-dessus sont les même que dans ce paragraphe).

- 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.

Questions Afférentes :

- **MM les PRESIDENTS DES CCI PARIS ILE-DE-FRANCE, PARIS, ESSONNE, VAL-DE-MARNE** (*lettre du 07/07/15, accompagnée d'une note de 6 pages*) :
Assurer la coordination avec les **projets de développement économique et de logement**, tels que définis dans les CDT Campus sciences et santé et dans le CDTI du Grand Orly.

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.

Thème 7 : Le dossier de déclaration d'utilité publique et le déroulement de l'enquête

7.1. Présentation & 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 Société du Grand Paris 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.

Questions Afférentes :

- **M. C. PICCIOTTO – Paris 18 ° (06/07/15) :**
Le dossier d'enquête n'est pas daté.
- **ASSOCIATION « L'AVENIR DE CHEVILLY-LARUE »** Siège Social : 54 avenue du Général de Gaulle, à Chevilly-Larue.
(Document de 3 pages, agrafé au registre) Relevé de quelques **incohérences** de chiffrages, entre documents (population). Revoir et **mettre à jour les bâtis** sur les plans parcellaires.
- **M. ou Mme SIGNARBIEUX – L'Haÿ-les-Roses :**
Pourquoi la crèche rue Ferrer à L'Haÿ, à 200 m de la base de chantier Prouvé, ne figure-t-elle pas dans les **établissements sensibles** ?
- **M. E. ATHENOT – Paris 20 :**
Impossible d'obtenir de l'information sur l'impact du projet sur le 3 rue Pierre Sémard au Kremlin-Bicêtre.

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 Sénard 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.

7.2. 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).

Questions Afférentes :

- **M. le PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION "LES PORTES DE L'ESSONNE"** (*lettre du 29/07/2015 – 2 pages, accompagnée d'un extrait du registre des délibérations du 03/07/2015 – 3 pages*) :
Regret que la Communauté d'agglomération n'ait pas été associée à **l'enquête publique**, sans permanence dans ses locaux.
- **ASSOCIATION LES CASTORS DU JARDIN PARISIEN :**
Au nombre de deux, les **réunions publiques** sont insuffisantes et les documents sont inaccessibles au grand public.

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 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.

Thème 8 : La tarification et les autres lignes

8.1. 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).

Questions Afférentes :

- **Anonyme** – L'Hay-les-Roses :
Quelle **tarification** pour mettre les usagers sur un pied d'égalité ?
- **M. ou Mme C. MAURIN** – Vitry s/S :
Titre de transport groupant métro, tram et bus.
- **M. ou Mme GUEMACHE** – Athis-Mons :
Un seul et **unique billet** pour le métro et le tramway
- **M. R. RAFFEGEAU** – Gentilly :
A quand une harmonisation sérieuse des **tarifs** RER / métro ?
- **M. ou Mme TEYSSANDIER** – Antony :
Navigo sur Orlyval ?

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Le Syndicat des transports d'Ile 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'Ile-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'Ile-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.

8.2. Autres lignes

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).

Questions Afférentes :

- **FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS (FNAUT) IDF :**
(Document de 2 pages, agrafé au registre) **Effet sur le RER B :** ne pas conclure sur l'absence de besoin de capacité supplémentaire.
- **COMITE DES USAGERS DU RER B EN VALLEE DE CHEVREUSE (COURB)** Contestation de la réduction de la fréquentation et de la charge maximale sur le **RER B**, par rapport à la situation de référence.
- **CONSEIL MUNICIPAL DE VILLENEUVE-LE-ROI :**
Demande de véritables dessertes de la commune, c'est-à-dire que les lignes C soient rapidement renouvelées.
- **ASSOCIATION "CIRCULE" DES USAGERS DE LA LIGNE C EN ESSONNE**, membre de la FNAUT. (document joint de 2 pages) :
Améliorer les conditions de correspondances M14-RER C à BFM.
- **FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS (FNAUT) IDF :** (Document de 2 pages, agrafé au registre) :
Avenir d'Orlyval : pourrait-il servir de desserte locale ?
- **M. ou Mme MIGNARD – Villiers s/M :**
La **gare de Villiers s/M** devrait être à la gare existante du RER E et non près d'Ikea.
- **M. ou Mme BLIN – Villejuif :**
Belle réalisation, mais station Villejuif-Paul-Vaillant-Couturier plutôt que L. Aragon.
- **M. A. BOUCHEZ – Montrouge :**
Quelles seront les conditions d'accessibilité de la station Châtillon-Montrouge ?
- **M. H. FALLER – Paris 17 :**
A quand une **ligne de moyenne couronne** entre A86 et le périphérique ?
- **M. ou Mme TOURNOUR – Paris 13 :**
Mais pour l'extension du réseau, **privilégier les prolongements de la ligne 14 et la ligne 17**, plutôt que les lignes 15 et 16 coûteuses.
- **M. ou Mme TEYSSANDIER – Antony :**
Est-il prévu une jonction avec le RER B à Antony ?
- **M. ou Mme VARIERAS – Châteaufort :**
La ligne 18 doit être en souterrain au niveau de **Châteaufort** (plateau de Saclay).
- **Mme LE GALL – Paris 13 :**
Faciliter les transports entre Paris et Créteil.
- **M. ou Mme JCP – Ormesson-sur-Marne :**
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 ?
- **Anonyme :**
Serait-il possible, dans un **futur lointain**, d'envisager une fourche de la ligne 14 à travers les 13°, 14° et 15° arrondissements ?

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 Ile-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.

Thème 10 : Les questions complémentaires de la commission d'enquête

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, ...) ?

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).

> 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 ?

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Cette question a fait l'objet d'une réponse au paragraphe 2.2

> 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 ?

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Cette question a fait l'objet d'une réponse au paragraphe 2.1.5.

> 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 Société du Grand Paris 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 Société du Grand Paris 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 ?

Avis & Commentaires Société du Grand Paris :

Cette question a fait l'objet d'une réponse au paragraphe 2.1.7.

>> Concernant d'autres thèmes

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

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.

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

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 m² 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.

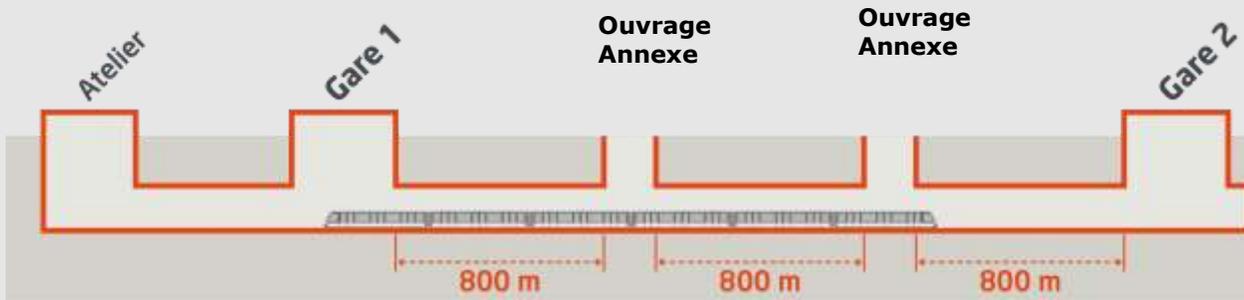
- Postes de redressement et postes éclairage force

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

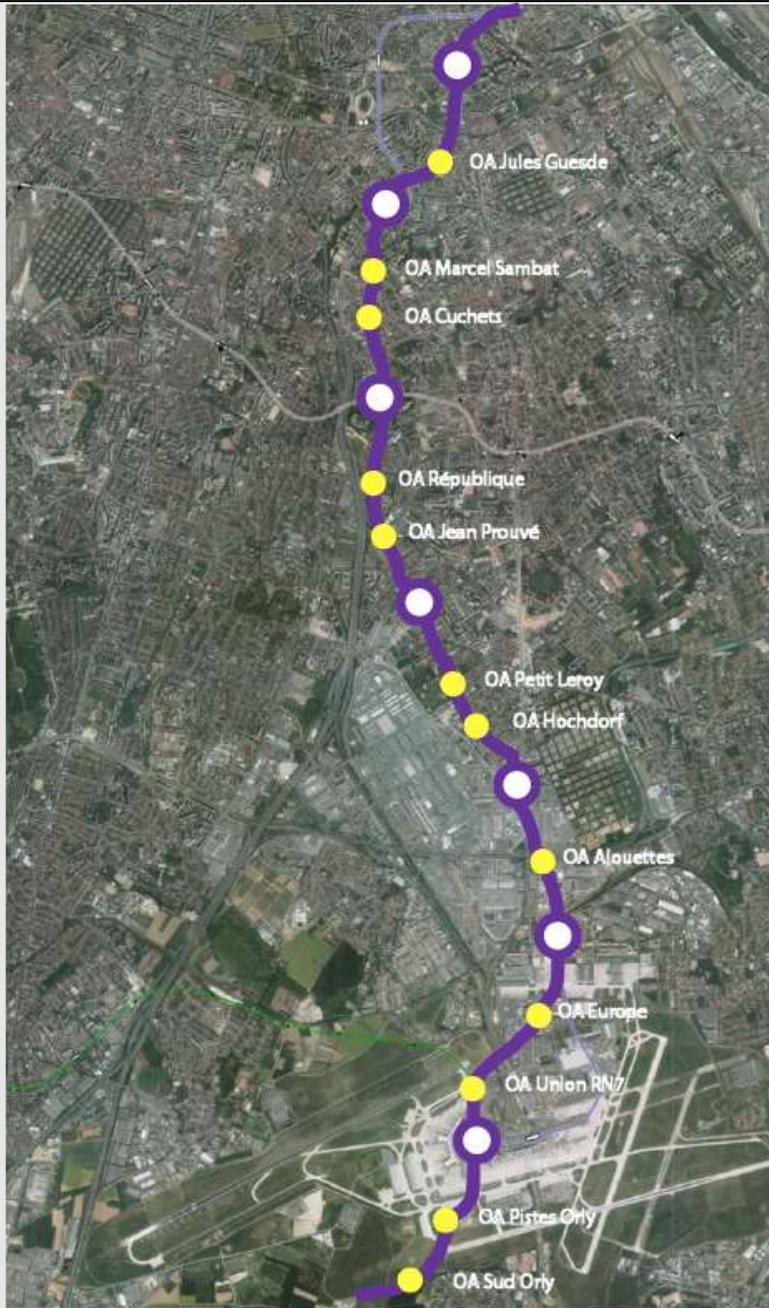
des gares. Quelques postes de redressement sont implantés en ligne, entre deux gares.

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.

> 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 ?

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.

> 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 ?

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.

> 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 ?

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 000m²) 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.

> La Société du Grand Paris 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 Société du Grand Paris 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 Société du Grand Paris compte-t-elle répondre à cette demande ?

Le taux de rentabilité interne (TRI) calculé par la Société du Grand Paris selon sa méthode, apparaît à 9,6 ou à 11,9 % selon la 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 ?

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%