

LIGNE 14 : OLYMPIADES < > AÉROPORT D'ORLY (LIGNE BLEUE)

LIGNE 14 SUD
DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE
À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

PIÈCE
J.3

Rapport de
Monsieur Merlette,
garant de la concertation nommé
par la CNDP

**Projet de réseau de transport public
du grand Paris :
tronçon Olympiades / Aéroport d'Orly**

Rapport du garant

Avril / Septembre 2014
établi par Pierre-Gérard MERLETTE

Pierre-Gérard MERLETTE
Garant de la concertation.

Décisions de référence :

Saisine de la CNDP par le président du directoire de la société du grand Paris (SGP) en date du 24 mars 2014.

Décision de la CNDP du 2 avril 2014 approuvant les modalités d'information et de participation du public à mettre en œuvre pour la concertation post débat public (tronçon Olympiades/Aéroport d'Orly).

Décision de la CNDP du 2 avril 2014 désignant le garant de cette concertation.

§.§.§.§

Ce rapport relatif à la concertation post débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris (tronçon Olympiades/Aéroport d'Orly) a pour objet de rendre compte du déroulement de cette phase d'information/consultation du public sur le projet de création d'un prolongement de la ligne de métro 14 entre les gares d'Olympiades et l'Aéroport d'Orly, avec la création de 7 gares nouvelles : Maison Blanche (Paris XIII) ; Kremlin-Bicêtre Hôpital ; Villejuif Institut G. Roussy ; Chevilly Trois communes ; M.I.N. Porte de Thiais ; Pont de Rungis ; Aéroport d'Orly et d'un site de maintenance et de remisage à Morangis en posant 2 questions :

Le public a-t-il pu s'informer sur le projet ?

Le public a-t-il pu poser ses questions, exprimer ses avis, ses commentaires, et ses suggestions et recevoir de la part du maître d'ouvrage des réponses claires et satisfaisantes ?

Ce rapport est établi à partir :

De la participation du garant aux réunions préparatoires de la concertation avec le maître d'ouvrage.

De la participation du garant à 2 comités de pilotage et aux 8 réunions publiques tenues en juin et septembre 2014 dans les villes concernées par la création d'une gare.

De l'exploitation des avis et questions exprimés, des réponses aux questions orales en séances publiques et aux questions écrites (215) reçues principalement par internet.

Le projet soumis à la concertation

Les enjeux du projet :

D'une longueur de 14 kilomètres en souterrain comportant 7 nouvelles gares et un site de maintenance ; le prolongement de la ligne 14 au sud reliera l'actuel terminus Olympiades à l'aéroport d'Orly.

Cette ligne offrira des correspondances avec les lignes 15 et 18 du Grand Paris Express, avec le RER C et avec les lignes 7 du métro et du tramway . Elle assurera la liaison entre le centre de Paris, le pôle d'affaires de Saint Denis-Pleyel au nord et l'aéroport d'Orly au sud. Elle constituera l'épine dorsale du nouveau réseau et assurera les correspondances avec le métro parisien.

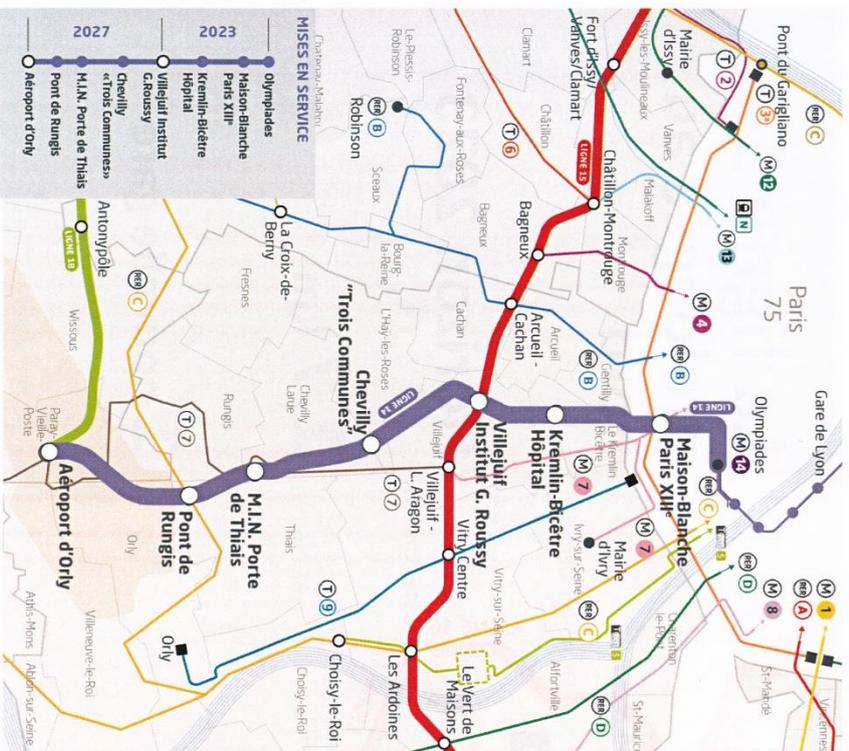
La mise en service initiale était prévue en 2 temps : 2023 pour le tronçon Olympiades/Villejuif IGR et 2027 pour la partie IGR/Orly . Par décision du Premier Ministre en date du 9 juillet 2014 la mise en service de la totalité du prolongement jusqu'à l'aéroport d'Orly devra être effective en 2024.

Ce projet se propose :

D'améliorer la vie quotidienne d'au minimum 300 000 voyageurs/jour en offrant des temps de déplacements réduits grâce à un métro automatique régulier, flexible et confortable.

De participer au développement des territoires qu'il irriguera par les potentialités offertes autour des gares nouvelle génération , véritables pôles d'échanges multimodaux ouverts sur leur environnement et par des liaisons plus rapides entre les pôles d'activités, d'enseignements et de recherches et les secteurs d'habitation.

Le prolongement de la ligne 14 vers le sud



Ligne 14 sud
Olympiades < > Aéroport d'Orly

14 km

7 nouvelles gares

11 communes

3 départements franciliens

Société du Grand Paris
GRAND PARIS EXPRESS **LIGNE 14 SUD** OLYMPIADES < > AÉROPORT D'ORLY

Consistance du projet

Le projet comportera les phases suivantes :

Acquisition de 500 parcelles dont une cinquantaine en surface (2014/2019)

Déclaration d'utilité publique (fin 2015)

Etudes de maîtrise d'œuvre (2015/2018) avec plan de management environnemental pour chaque chantier élémentaire.

Réalisation du puits d'accès du tunnelier et des installations d'approvisionnement en matériaux et d'évacuation des déblais

Construction de 14 kilomètres de tunnel à l'aide de tunneliers.

Réalisation tous les 800 mètres au maximum de puits de sécurité et d'aération.

Construction à ciel ouvert de 7 gares multimodales en partie souterraines : Maison Blanche-Paris XIII, Kremlin-Bicêtre Hôpital, Villejuif institut G. Roussy, Chevilly « trois communes », Marché d'intérêt national 'Porte de Thiais, Pont de Rungis, Aéroport d'Orly.

Construction sur la commune de Morangis d'un site de remisage et de maintenance.

Les phases travaux devraient se dérouler entre 2016 et 2023 ; le coût du projet est estimé à 2,140 milliards d'euros aux conditions économiques de 2012.

La concertation

Les modalités de la concertation

Les modalités de la concertation post débat public arrêtées par la Société du Grand Paris avaient été, dans leurs principes, approuvées par la CNDP.

Lors de la réunion du 5 mai 2014 entre la SGP et le garant désigné par la CNDP, les détails du dispositif à mettre en place ont été arrêtés.

8 réunions publiques ont été prévues, chacune d'elles ayant pour objet particulier de présenter les caractéristiques d'une future gare riveraine.

2 comités de pilotage auxquels j'ai souhaité participer pour rencontrer les élus locaux et les représentants des forces économiques.

Ouverture le 30 mai d'un site internet dédié au prolongement de la ligne 14 sud avec la possibilité de poser des questions.

180 000 dépliants ont été déposés dans toutes les boîtes aux lettres des 13 communes pouvant être concernées par ce projet ainsi que dans une partie du XIII^e arrondissement de Paris qui verra la réalisation de la gare de « maison blanche ».

36 000 autres dépliants ont été mis à la disposition des mairies ou des grands établissements recevant du public comme Aéroport de Paris Orly, institut G. Roussy, centre hospitalo-universitaire de Bicêtre par exemples.

Des panneaux d'exposition du projet ont été mis en place dans les mairies ainsi qu'au centre commercial « Belle Epine » et dans 3 restaurants inter-entreprises à Orly.

Des lots d'affiches mis à la disposition des communes afin qu'elles relaient l'information concernant la tenue des réunions publiques.

L'annonce des réunions publiques par la distribution d'environ 150 000 tracts a été complétée par des insertions sur Twitter et Facebook.

Des insertions presse dans les éditions départementales du Parisien pour annoncer la concertation et les réunions publiques.

L'ensemble de ce dispositif a très bien fonctionné, les municipalités ont relayé l'information par le biais de leur service communication (voir ci dessous) et certaines ont même facilité le déplacement de leurs administrés jusqu'au lieu de réunion.



Déroulement de la concertation

Réunions publiques

Globalement les réunions publiques ont connu un succès certain. Tenues de 20 à 22 heures voire 22 heures 30 elles ont rassemblé plus de 1000 personnes.

Pour chaque réunion publique le scénario était identique. Après le mot de bienvenue du Maire de la commune, un film présentant la SGP était projeté et le garant précisait sa mission, puis, successivement le président du directoire ou son représentant, le directeur territorial puis le directeur du projet présentaient le projet en insistant sur la gare riveraine à construire. Ensuite commençait les échanges avec le public ; les réponses étaient apportées soit par les responsables de la SGP soit par les représentants des organismes partenaires, (STIF, RFF, ...) ou les élus locaux quand les questions étaient de leur ressort.

Les participants à ces réunions étaient informés que s'ils ne désiraient pas poser oralement leur question, des fiches et une urne étaient à leur disposition à l'entrée de la salle et que, s'ils indiquaient leurs coordonnées, une réponse écrite leur serait envoyée.

A l'exception de la réunion d'ouverture tenue à la mairie du XIII^e à laquelle participait le Président de la région Ile de France et qui fera l'objet d'un paragraphe particulier, toutes les réunions furent studieuses, ordonnées, suivies avec une extrême attention et riches de questions.

L'attente d'un moyen de transport public nouveau, fiable, rapide, fréquent et interconnecté s'est exprimée sous différentes formes à chaque réunion. Les partenaires de SGP ont été fréquemment interpellés sur les déficiences actuelles des dessertes des villes concernées.

Tout autre fut la réunion tenue à la mairie du XIII^e arrondissement où l'ambiance fut houleuse et entretenue par des représentants de propriétaires des tours mitoyennes du projet. Ils ont contesté très vivement l'emplacement prévu pour la station « Maison Blanche » ainsi que la nature et les techniques retenues pour les travaux.

Courriers et courriels

215 questions ou avis ont été posés soit par internet soit par fiches récoltées lors des réunions publiques. Deux questions m'ont été directement transmises par courrier. Toutes ont reçu une réponse que j'ai validée avant envoi au pétitionnaire.

Les thématiques abordées lors de la concertation

Les questions, remarques, observations et suggestions peuvent être regroupées en 5 grands thèmes :

Le projet en tant que tel, sa pérennité.

La réalisation et les travaux.

La ligne 14, exploitation et réseau.

Les gares de la ligne 14 et leur environnement.

L'interpellation des partenaires du projet.

Remarque préliminaire

On constate que l'opportunité du projet de prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly n'a été remise en cause que par une infime minorité d'intervenants dont une demande d'étude comparative de toutes les solutions possibles de déplacements dans la région parisienne car la technologie du métro est considérée comme obsolète. Par contre, dans toutes les réunions publiques autres que celle de Paris XIII où la question n'a pas été soulevée, l'attente s'est exprimée sous différentes formes et l'accélération de la réalisation du projet fortement demandée par le public et par les élus présents.

Cette dernière suggestion est désormais satisfaite puisque, dans une communication du 9 juillet 2014, le Premier Ministre a demandé à la SGP d'être en mesure de mettre en circulation la ligne 14 sud dans sa totalité en 2024 alors qu'il était prévu de réaliser cette ligne en deux étapes : le tronçon « Olympiades/Villejuif-G. Roussy en 2023 et le tronçon « Villejuif-G. Roussy/ Aéroport d'Orly » en 2027.

Le projet en tant que tel et sa pérennité

Le financement du projet a fait l'objet de questions qui exprimaient un certain doute sur sa réalité. Le Président du directoire ou son représentant ont détaillé les ressources de la SGP, principalement des recettes fiscales affectées (taxe locale sur les bureaux, taxe spéciale d'équipement, imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux) prévues par la loi et que les franciliens payent déjà. Leurs pérennités sont donc acquises et permettront, dès que le besoin se fera sentir le lancement d'emprunts à très longs termes, de l'ordre de 50 ans, pour le financement des études et des travaux. Ce principe d'emprunts à très long terme a été critiqué par un intervenant lors de la dernière réunion à Paray Vieille Poste.

Le prolongement de la ligne 14 sud est un élément du Grand Paris Express et certains se sont inquiétés des conséquences possibles sur le prolongement sud si des retards affectaient la réalisation du prolongement nord de la ligne 14. En réponse, la Société du Grand Paris a rappelé que le lien technique entre les deux prolongements, nord et sud, est fort mais qu'elle travaille avec la RATP pour tenir les calendriers annoncés.

La réalisation et les travaux

Le tracé définitif du tunnel a été demandé. En effet, actuellement seule une bande de 100 mètres de large a été définie ce qui a induit un certain nombre de questions concernant l'acquisition des tréfonds ou les conséquences sur le bâti existant. La SGP s'est engagée à revenir vers les riverains dès que l'implantation sera stabilisée.

A l'exception de la gare de « Maison Blanche », le positionnement des gares n'a pas été remis en question. Toutefois il a été regretté que certaines ne soient pas plus « centrales ».

Le choix d'implantation de la future gare de « Maison Blanche » a déclenché un tir de barrage de la part de représentants de propriétaires de la tour « super Italie ». Ils ne veulent pas voir cette gare à proximité de leur immeuble invoquant les risques de déstabilisation de la tour, la minéralisation du secteur et même l'attrait de ce nouveau lieu d'échanges pour des populations non souhaitées dans ce quartier. Les arguments développés par la SGP pour justifier ce choix n'ont pas convaincus ni même été entendus.

Lors de la réunion publique de Paray Vieille Poste il a été demandé si le site de maintenance et remisage (SMR) pourrait, ultérieurement, accueillir une gare ? La SGP a répondu que strictement ce n'était pas envisageable mais que dans le cas d'un prolongement de la ligne un débranchement et une gare seraient possibles.

La gare « aéroport d'Orly » sera la gare terminus des lignes 14 et 18, aussi il a été demandé si l'enquête publique pour la ligne 14 prendrait en compte le fait que cette gare est double. SGP a confirmé que cette procédure concernerait la gare dans sa globalité. SGP a en outre été interrogé sur la possibilité de réutiliser des espaces destinés à accueillir une gare construits dans les années 60.

Les travaux pour réaliser les gares se dérouleront à ciel ouvert. Ils seront donc les seuls visibles et impactant les espaces urbains.

La phase travaux a fait l'objet de nombreuses questions précises qui ont toutes reçues réponses. On peut citer : la durée des travaux, la gestion des nuisances en phase de réalisation, l'accessibilité des riverains pendant ces chantiers et les plans de circulation provisoires, la remise en état des espaces utilisés après l'achèvement des travaux, l'organisation de l'évacuation des déblais et leur éventuelle réutilisation.

La profondeur du tunnel, sa situation dans les couches géologiques ainsi que la traversée d'une zone de carrières ont fait l'objet d'interrogations concernant la transmission des vibrations aux constructions riveraines où aux matériels de très haute précision utilisés par les centres de recherches ou de traitements médicaux comme l'institut G. Roussy. Ces craintes ont été prises en compte et la SGP a annoncé que les contrats de maîtrise d'œuvre comporteraient obligatoirement un plan de management environnemental pour chaque chantier afin d'identifier les gênes dès la phase de conception et de les réduire au maximum. En outre, la SGP est en contact avec l'Assistance Publique Hôpitaux de Paris.

Enfin, la SGP a fait savoir qu'elle fera procéder, avant l'ouverture des chantiers, à des diagnostics sur le bâti (sous-sols et de murs porteurs des bâtiments proches) par un organisme expert indépendant. Il pourra ainsi déterminer si des désordres peuvent affecter les immeubles et proposer des solutions techniques ou de confortement pour les supprimer. Ces inspections se poursuivront pendant toute la durée des travaux.

La ligne 14, exploitation et réseau

L'exploitation de la ligne 14 par des trains plus capacitaires que ceux d'aujourd'hui (120 mètres et 960 places) et pouvant se succéder, à l'heure de pointe, toutes les 85 secondes a suscité quelques questions dont une inquiétude exprimée sur l'écoulement linéaire des passagers dans les gares les plus importantes ainsi que sur le risque de saturation de la ligne dès sa mise en service ; son fonctionnement en soirée et de nuit a aussi été évoqué.

Des doutes ont aussi été émis à Paray Vieille Poste sur la fiabilité de l'exploitation de la ligne 14 prolongée en raison d'une part d'une actuelle sous-évaluation des coûts de fonctionnement par l'entreprise exploitante et d'autre part de l'usure de l'actuel tronçon central (Saint Lazare, Olympiades) qui connaîtrait aujourd'hui de nombreux incidents techniques.

Il a aussi été précisé que les trains des lignes 15,16,17 et 18 du Grand Paris Express seraient différents de ceux de la ligne 14 mais que cela ne remettait pas en cause le SMR de Morangis compétent pour les matériels des deux lignes 14 et 18.

L'organisation de la sûreté et de la sécurité dans les rames et les gares a été aussi abordée et SGP a fait savoir que ses services étaient en négociation avec la préfecture de police de Paris et les préfectures des départements pour aboutir à une convention d'identification des risques, leur suivi ainsi qu'à un protocole d'intervention.

Les problèmes d'hygiène et de qualité de l'air ont fait l'objet de plusieurs questions ; SGP a fait remarquer que le projet comportait tous les 800 mètres au maximum un puits de sécurité et d'aération permettant ainsi de gérer les éventuels pics de pollution.

Lors des présentations, l'insistance de la SGP sur l'accessibilité pour tous (personnes à mobilité réduite) dans les gares n'a soulevé que de rares interventions dont certaines concernaient le réseau actuel, pas toujours exemplaire sur ce point. Par contre des questions écrites souhaitaient des précisions qui ont été apportées.

Nombreuses furent les questions concernant l'accessibilité aux gares et l'organisation de l'inter modalité avec une insistance particulière pour la gare d'Orly qui devra présenter la meilleure intermodalité entre tous les moyens de transport (avions, TGV, tramway, bus , taxis...) Cette dernière en tant que tête de ligne a fait l'objet de nombreuses suggestions concernant la prise en compte de l'intérêt de la nouvelle gare pour les territoires au sud de l'aéroport et, en particulier, la réalisation conjointe de parkings de dissuasion , les liaisons entre Orly et Savigny ou Morangis.et les liens entre la ligne 14 et le T7.

Elles trouvèrent souvent réponses soit dans la présentation des plans masse « de principe » des différentes gares soit dans les précisions données sur les différents services offerts comme les consignes à vélos ou les espaces réservés aux piétons ou à tous modes doux de déplacement. Enfin la SGP a assuré être en liaison permanente avec le STIF qui, d'ores et déjà, travaille sur les dessertes bus de ces gares nouvelles.

Pour le SMR de Morangis il a été demandé que des parkings gratuits soient prévus d'une part pour les personnels employés sur le site et d'autre part pour les voyageurs venant de l'Essonne qui se rendraient alors à la gare d'Orly par une navette à mettre en place.

Des propositions de déplacements de certaines gares appelées à devenir des pôles d'échanges majeurs ont été faites. Le déplacement de « Maison Blanche » vers la porte d'Italie ou « Kellermann »ou « place de Rungis » a été proposé un certain nombre de fois argumenté par la présence de nombreuses lignes de bus pour la première proposition et pour la troisième une desserte d'un secteur pauvre en transports publics ; celui de la gare de « Chevilly- Trois Communes » a aussi été proposé pour mieux desservir le centre et l'ouest de L'Hay-Les-Roses voire de Fresnes.

La modification du principe de l'accès unique dans les gares a aussi été proposée en particulier pour la gare du Kremlin-Bicêtre, une double entrée sera étudiée a assuré SGP qui a fait remarquer que la gare d'Orly aurait un triple accès.

Les gares de la ligne 14 et leur environnement

La SGP a précisé qu'elle n'avait pas vocation à être un aménageur seul mais il est évident pour le public que la création de cette nouvelle ligne de transport public modifiera l'urbanisme autour des gares. Certains élus l'ont d'ailleurs confirmé et la SGP a précisé que des contrats de développement territorial entre l'Etat et les communes avaient été conclus pour prévoir et planifier ces opérations.

Le plan masse type des gares présenté en réunions publiques met en avant leur accessibilité à tous les moyens de transport dont les modes doux. Il insiste aussi sur le fait que ces gares pourront comporter des espaces commerciaux ou de services. Les questions ont porté sur les plans de circulation autour des gares et les transports de rabattement vers cet axe majeur, pendant les phases travaux et à terme en fonctionnement normal. Elles ont abordé aussi la concurrence que ces commerces feront à ceux des centres villes.

L'avenir de la ZAC jouxtant la gare de Villejuif Gustave Roussy a été évoqué et la crainte de la disparition des logements actuels exprimée.

Les réponses à ces questions ont souvent été complétées soit par les maires soit par le syndicat des transports d'Ile de France (STIF), partenaires de la SGP pour tout ce qui concerne les modifications du réseau de bus à l'horizon de la mise en service de la ligne 14 sud.

La SGP a aussi fait savoir que cette ligne serait équipée de fibres optiques aptes au très haut débit et qu'elle était prête à examiner avec les communes la possibilité qu'elles se connectent sur ce réseau soit à partir des gares soit des puits de sécurité.

Concernant les impacts du projet sur la valeur de l'immobilier actuel ou sur l'évolution des loyers, la SGP a fait savoir qu'un observatoire foncier avait été mis en place et qu'il serait actif pendant toute la période de réalisation du projet et même au-delà.

L'urbanisation et les aménagements urbains possibles ou envisagés ont fait l'objet de questions pour lesquelles l'intervention des élus concernés fut fréquente. Il fut aussi évoqué la transformation des espaces autour des puits de sécurité en espaces publics aménagés.

La dénomination des gares s'est révélée être un sujet sensible tant auprès des élus que des habitants des communes qui auront une gare sur leur territoire. La SGP est consciente de cette question mais elle a fait savoir que pendant toute la période de réalisation, les noms des gares ne pouvaient pas être modifiés car un décret en conseil d'Etat les a défini ainsi.

L'interpellation des partenaires du projet

Diverses furent les questions aux partenaires de SGP à l'occasion de ce projet.

Elles ont surtout concerné les moyens de transport d'aujourd'hui : la tarification actuelle et future des transports publics, le billet unique lignes 14 et 18 /tramway T7 et une éventuelle gratuité pour certaines zones ; la réorganisation des transports publics existants pour pallier des insuffisances ; le renouvellement des matériels des RER B & C, l'avenir du projet de liaison entre Champigny et Orly.

La pérennité de la plateforme aéroportuaire a fait l'objet d'une intervention de la direction de l'aéroport d'Orly et RFF a confirmé que la compatibilité entre la gare « Aéroport d'Orly » de la ligne 14 et celle de l'interconnexion sud du TGV était possible. L'avenir d Orlyval » après la mise en service de la ligne 14 a aussi été évoqué.

L'emploi sur le site de maintenance et de remisage a été abordé. Situé sur des terrains appartenant à Aéroports de Paris, l'éventuelle possibilité de réaliser des parkings de dissuasion a été demandée.

Conclusion

Les réunions publiques de la concertation recommandée par la CNDP pour le projet de prolongement de la ligne 14 sud entre Olympiades et Aéroport d'Orly, en amont de l'enquête publique, se sont terminées le 22 septembre 2014 à Paray Vieille Poste.

J'ai constaté au cours de la préparation de la concertation, des rendez-vous avec le public et de l'examen des réponses apportées aux questions posées, un réel souci du maître d'ouvrage d'écouter les remarques et les suggestions et d'y apporter soit une réponse précise soit une explication.

Certains riverains de l'ouvrage en projet ont montré une inquiétude réelle vis-à-vis de la réalisation de cette nouvelle infrastructure en milieu urbain dense. La SGP l'a prise en compte et a proposé, dans un premier temps, des rendez-vous ciblés sur les questions évoquées puis de faire intervenir des organismes experts qui seront chargés de détecter les interactions entre les travaux et les constructions riveraines afin que soit délivrée une information continue pendant toute la durée des études et des travaux.

La mise en œuvre d'un plan de management environnemental pour chaque chantier élémentaire qui, dès la phase conception, identifiera les gênes et proposera des mesures pour les réduire est certainement une première pour une opération de cette importance. Elle montre un réel souci de prendre en compte l'environnement dans sa globalité et sa diversité.

La mobilisation des élus et des acteurs économiques concernés pour la réussite de ce projet est incontestable, celle du public l'est tout autant, même si un certain nombre de riverains de la future gare « Maison Blanche » contestent l'emplacement de cette dernière. Rares sont les opposants à cette infrastructure.

La disponibilité des personnels chargés de ce projet a été évidente pendant toute cette phase de concertation ; leur souci d'écouter, d'expliquer et dans certains cas de prendre en compte les propositions du public afin de les étudier ne peut être nié, la diffusion de l'information a été réelle. Elle est conforme à l'état d'avancement du dossier et fiable.

Le garant soussigné estime donc que la concertation est sincère et que l'information délivrée est complète, compréhensible par tous et honnête

Fait à EVREUX
le 14 octobre 2014

Pierre-Gérard MERLETTE
Garant de la concertation



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitiers
93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr