

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

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

PIÈCE
J.5

Consultation
inter-administrative
Synthèse des avis reçus

Grand Paris Express

Réseau de transport public du Grand Paris

Ligne 14 Sud : Tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly
(Ligne Bleue)

Consultation inter-administrative

Synthèse des avis reçus

Février 2015

Sommaire

Sommaire	2
Préambule.....	3
Récapitulatif des avis reçus	5
Synthèse des avis reçus et réponses du maître d'ouvrage.....	7
Procédures.....	8
Paysage et patrimoine	10
Réseaux concessionnaires, autres servitudes	12
Travaux, impacts sur les milieux naturels et humains	21
Caractéristiques du projet.....	41
Urbanisation et Aménagement.....	45
Déplacements et réseaux de transport en commun	47
Sécurité	54
Avis sans observation	56

Préambule

La circulaire du 5 octobre 2004, relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales, prévoit une consultation des services de l'Etat, qui « *contribue à la sécurité juridique des projets et à la maîtrise de leurs délais de réalisation* ».

La consultation inter-administrative relative au projet « *Ligne 14 Sud : Olympiades – Aéroport d'Orly (Ligne Bleue)* » du réseau de transport public du Grand Paris a été lancée le 27 novembre 2014 par le Préfet de la région d'Ile-de-France. Le projet de dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique, finalisé en novembre 2014 par le maître d'ouvrage Société du Grand Paris, a été transmis à l'ensemble des services et organismes consultés. Une réunion de présentation de la procédure et du projet a été organisée à leur intention le 16 décembre 2014 par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Ile-de-France, avec la Société du Grand Paris.

Une réunion de synthèse s'est tenue le 27 janvier 2015. Dans le cadre de cette réunion, un premier bilan des avis exprimés et des réponses envisagées par le maître d'ouvrage a été présenté par la Société du Grand Paris. A la suite de la réunion de synthèse, ce bilan a été complété pour tenir compte des derniers avis reçus.

Le présent document constitue donc à la fois la synthèse exhaustive des avis reçus dans le cadre de la procédure de consultation et la présentation du positionnement du maître d'ouvrage en réponse à chaque avis. Les réponses du maître d'ouvrage indiquent en particulier les points sur lesquels le projet initial de dossier d'enquête publique est complété, précisé ou amendé pour tenir compte des avis émis lors de la consultation inter-administrative, permettant ainsi de fournir au public la meilleure information lors de l'enquête. Le présent document est annexé au dossier d'enquête lors de la procédure d'enquête publique.

Ont été consultés :

- le Secrétariat général pour les affaires régionales d'Ile-de-France (SGAR)
- la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (DRIEA)
- la Direction régionale et interdépartementale de l'énergie et de l'environnement d'Ile-de-France (DRIEE)
- la Direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement d'Ile-de-France (DRIHL)
- l'Agence régionale de santé d'Ile-de-France (ARS)
- la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi d'Ile-de-France (DIRECCTE)
- la Direction régionale de la jeunesse, des sports et de la cohésion sociale d'Ile-de-France (DRJSCS)
- la Direction régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France (DRAC)
- la Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt d'Ile-de-France (DRIAAF)
- la Direction régionale des finances publiques d'Ile-de-France (DRFP)
- le Gouverneur militaire de Paris
- la Direction générale de l'aviation civile (DGAC)
- la Préfecture de police de Paris
- la Brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP)

- la Préfecture du département du Val-de-Marne
- l'Unité territoriale de l'équipement et de l'aménagement du Val-de-Marne
- l'Unité territoriale de l'environnement et de l'énergie du Val-de-Marne
- l'Unité territoriale de l'hébergement et du logement du Val-de-Marne
- la Direction départementale de la cohésion sociale du Val-de-Marne
- la Direction départementale de la protection des populations du Val-de-Marne

- la Direction départementale des finances publiques du Val-de-Marne
 - la Direction territoriale de la sécurité de proximité du Val-de-Marne
 - la Direction territoriale de l'agence régionale de santé du Val-de-Marne
 - Le Conseil Général du Val de Marne (Direction des transports, de la voirie et des déplacements)
 - la Préfecture du département de l'Essonne
 - la Direction départementale des territoires de l'Essonne
 - la Direction départementale de la cohésion sociale de l'Essonne
 - la Direction départementale de la protection des populations de l'Essonne
 - la Direction départementale des finances publiques de l'Essonne
 - la Direction départementale de la sécurité publique de l'Essonne
 - la Direction départementale du service d'incendie et de secours de l'Essonne (SDIS 91)
 - la Direction territoriale de l'agence régionale de santé de l'Essonne
 - Le Conseil Général de l'Essonne (Président du Conseil Général)
-
- Réseau de Transport d'Electricité (RTE)
 - GRT gaz
 - Orange
 - Numéricâble
 - la Société des transports pétroliers par pipeline (TRAPIL)
 - la Société française Donges-Metz
 - les Voies Navigables de France
 - Ports de Paris HAROPA
 - le Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)
 - l'Agence de l'eau Seine-Normandie (AESN)
 - Eau de Paris
 - le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP)
 - la Compagnie parisienne de chauffage urbain (CPCU)
-
- la Régie autonome des transports parisiens (RATP)
 - Réseau ferré de France (RFF)
 - la Société nationale des chemins de fer français (SNCF)
 - l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)
-
- l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)
 - l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP)
 - l'Etablissement public foncier d'Ile-de-France (EPF)
-
- l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA)
 - l'Office national des forêts (ONF)
 - l'Établissement Public d'Aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont (EPA-ORSA)
 - l'Inspection générale des carrières
 - le Bureau de recherches géologiques et minières
 - l'Académie de Créteil

Récapitulatif des avis reçus

Les avis communiqués sont les suivants :

Organisme	Service	Date de l'avis
Ministère de la Défense	Etat-Major de zone de Défense de Paris Division appui au fonctionnement du Ministère Gouverneur militaire de Paris	08/12/2014
GRT Gaz	Région Val de Seine Pôle Développement et Acheminement	18/12/2014
Direction départementale des finances publiques du Val-de-Marne (DRFIP 94)	Service France Domaine	19/12/2014
Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRIAAF)	Service régional de l'économie agricole	19/12/2014
Société Française Donges-Metz (SFDM)	-	17/12/2014
Veolia Eau (en lien avec avis du SEDIF)	Direction Assistance SEDIF et Coordination Exploitation	18/12/2014
Préfecture de police	Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris – Bureau Prévention	24/12/2014
Inspection Générale des Carrières 75	-	30/12/2014
Direction Départementale de la Sécurité Publique de l'Essonne	Commissariat de sécurité publique de Savigny-sur-Orge	02/01/2015
Service public de l'assainissement francilien (SIAAP)	Service des Grands Projets	07/01/2015
Service départemental d'incendie et de secours de l'Essonne	Groupement Prévision cartographie Service Prévision	08/01/2015
Réseau de Transport d'Electricité GMRSO	Section relation tiers	09/01/2015
Conseil Général du Val de Marne	Direction des transports, de la voirie et des déplacements	13/01/2015
Académie de Créteil	Service Constructeur	13/01/2015
Direction Régionale des Finances Publiques	RPIE (responsable de la politique immobilière de l'Etat)	13/01/2015
Agence Régionale de Santé d'Ile-de-France	Délégation Territoriale de Paris Délégation Territoriale 91 Délégation Territoriale 94 Siège 75	13/01/2015
Inspection Générale des Carrières 78, 91, 95	-	13/01/2015
Conseil Général de l'Essonne	Président du Conseil Général	14/01/2015
Etablissement public d'aménagement Orly Rungis Seine Amont	Direction de la stratégie territoriale	14/01/2015
Régie autonome des transports parisiens (RATP)	Projets, ingénierie et investissements	14/01/2015
Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)	Direction des Autorisations	14/01/2015
Préfecture de police - Direction Départementale de la Sécurité Publique du Val de Marne	Etat Major BD.EC	14/01/2015

Organisme	Service	Date de l'avis
Direction Générale des finances publiques	RPIE (responsable de la politique immobilière de l'Etat)	15/01/2015
Préfecture de l'Essonne - Direction départementale des territoires de l'Essonne	Service Territoires et Prospectives	15/01/2015
Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France (DRAC)	Direction Ingénierie & Développement Architecte des Bâtiments de France (ABF) du 13ème arrdt de Paris	15/01/2015
Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU)	Direction générale	15/01/2015
Syndicat des Eaux d'Ile-de-France (SEDIF)	Mission Grands Projets	15/01/2015
Direction Générale des Finances Publiques (DGFIP 91)	Division domaniale	15/01/2015
Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France (DRAC)	Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine (STAP) 94 Nathalie BARRY – Architecte des Bâtiments de France (ABF)	15/01/2015
Eau de Paris – Direction de la Ressource en Eau et de la Production (DIREP)	Direction de l'Ingénierie et du Patrimoine	19/01/2015
Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France (DRIEE)	Service du développement durable des territoires et des entreprises	20/01/2015
Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) Nord	Département Surveillance et Régulation Athis-Mons Subdivision Développement Durable	21/01/2015
SNCF	Direction Transilien	21/01/2015
Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA)	Délégation interrégionale Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Ile-de-France, Haute et Basse Normandie	22/01/2014
Préfecture de Police - Direction des transports et de la protection du public	Bureau de la réglementation et de la gestion de l'espace public	22/01/2015
TRAPIL	Exploitation du Réseau LHP et Division Maintenance	22/01/2015
ORANGE	Unité de Pilotage Réseau – Ile de France	26/01/2015
Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (DRIEA)	Service de la Politique des Transports	29/01/2015

Synthèse des avis reçus et réponses du maître d'ouvrage

Les avis des services, organismes et établissements consultés sont résumés dans la synthèse ci-après. Les éléments de réponse de la Société du Grand Paris sont présentés en vis-à-vis.

Les avis ont été classés suivant huit catégories:

- Procédures
- Paysage et patrimoine
- Réseaux concessionnaires, autres servitudes
- Travaux, impacts sur les milieux naturels et humains
- Caractéristiques du projet
- Urbanisation et aménagement
- Déplacements et réseaux de transport en commun
- Sécurité

L'analyse des avis reçus ne traduit pas d'avis défavorable.

Procédures

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
1	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	<p>Il serait opportun de profiter de la MECDU pour procéder à l'homogénéisation des articles des PLU de Chevilly-Larue, l'Hay-les-Roses, le Kremlin-Bicêtre et Thiais relatifs à l'assainissement en indiquant que le réseau d'assainissement doit répondre aux prescriptions des règlements d'assainissement ou de service du SIAAP, du département et selon le cas, des communes (Chevilly-Larue, Thiais) ou communauté d'agglomération (CAVB pour l'Hay-les-Roses et le Kremlin-Bicêtre), et décliner le Zonage Pluvial Départemental approuvé le 19 mai 2014 par l'assemblée départementale à l'échelle de la commune pour qu'il soit pris en considération pour les aménagements de la ligne 14.</p> <p>Le CG 94 a transmis une proposition de rédaction pour l'article 4 du PLU (joint en annexe 2 de l'avis).</p>	CG 94	<p>Au regard de leurs dispositions, les articles 4 des règlements de PLU des communes de Chevilly-Larue, Thiais, L'Hay-les-Roses et le Kremlin-Bicêtre ne sont pas visés par la procédure de Mise en Compatibilité. En effet la gestion des réseaux règlementée à cet article n'étant pas bloquante pour la réalisation du Réseau de Transport Public du Grand Paris, elle n'est pas concernée par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour permettre la ligne 14 sud. Ainsi, l'homogénéisation des PLU pour tenir compte des règlements d'assainissement départementaux relève de procédures d'évolution des PLU à l'initiative des communes.</p>
2	Occupation temporaire du domaine public	<p>Pièce A, p19 : Les autorisations d'occupation du domaine public pendant l'exécution des travaux sont-elles accordées à titre gratuit en application de l'article L2125-1 du CGPPP (Code Général de la Propriété des Personnes Publiques) ?</p>	Direction Générale des Finances Publiques 91	<p>Le maître d'ouvrage formulera une demande d'exonération des redevances pour occupation du domaine public. Pour autant, en cas de refus des collectivités pour cette exonération, le maître d'ouvrage se verra dans l'obligation d'acquitter ces redevances.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
3	Document d'orientation : Plan régional d'évacuation des déchets (PREDEC) d'Ile-de-France	Dans les rapports 1 et 2 de l'étude d'impact, il est fait mention de la compatibilité avec le Plan de gestion des déchets du BTP de Paris et de Petite couronne, alors qu'il devrait être fait référence au PREDEC (document d'orientation depuis 2014).	CG 94	<p>L'étude d'impact de la ligne 14 Sud présente le Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics (PREDEC) à la page 134 de l'état initial (pièce G.1). L'analyse de la compatibilité du projet avec le PREDEC est présentée aux pages 363 et suivantes de la pièce G.2. Les orientations du plan sont pleinement intégrées au projet (page 114 de la pièce G.2).</p> <p>Les plans départementaux de gestion des déchets de chantiers du BTP font partie de la première génération de plans initiés suite à la circulaire ministérielle du 15 février 2000 qui imposait aux préfets de département d'assurer une gestion ; à ce titre, ces plans peuvent être pertinents quant aux bonnes pratiques à suivre. Ces plans ne présentent toutefois pas de portée juridique comparativement au PREDEC, qui est opposable selon les dispositions du code de l'environnement.</p>

Paysage et patrimoine

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
4	Paysage	Veiller tout particulièrement au respect de l'environnement pendant la phase de déroulement du chantier de la section aérienne comprise entre Aéroport d'Orly et le SMR de Morangis, ainsi que pendant la période d'exploitation de la ligne 14 Sud en veillant notamment à sa bonne insertion dans le paysage.	CG 91	<p>Le projet de la ligne 14 Sud prévoit l'implantation d'un site de maintenance et de remisage (SMR) au niveau de Morangis, au Sud de l'aéroport d'Orly. Une voie d'accès creusée depuis la surface sur environ 200 mètres est nécessaire pour assurer l'accès au SMR.</p> <p>Les parcelles concernées supportent actuellement des zones de friches et des parcelles agricoles. La présence de merlons masque en grande partie les vues sur le site.</p> <p>Le maître d'ouvrage réalisera, en phase travaux, un plan de management des nuisances qui précisera les engagements à respecter par le maître d'œuvre et les entreprises.</p> <p>En phase d'exploitation, un traitement paysager adapté au contexte des activités aéroportuaires est prévu : il s'agit notamment de plantations arborées et arbustives. La palette végétale s'appuiera sur des essences rustiques spontanées, en s'inspirant de la composition des haies champêtres observées dans le secteur.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
5	Patrimoine	<p>La DRAC Ile-de-France signale que certaines gares sont situées aux abords de monuments historiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La gare de Villejuif Institut Gustave Roussy se situe dans le rayon de protection de 500m d'un monument historique de Cachan - La gare du Kremlin Bicêtre Hôpital est à proximité immédiate des monuments historiques de l'hôpital. La DRAC estime que le scénario n°2 retenu peut nuire à l'intérêt architectural de l'hospice de Bicêtre puisqu'il se positionne d'une part en covisibilité avec les édifices protégés et, d'autre part il nécessite la destruction partielle ou totale de bâtiments construits au XIXème siècle (bâtiments en meulière, brique, pierre et couverts de tuiles). La DRAC aurait préféré que le scénario 1 soit retenu car il ne présentait pas d'impacts pour les monuments historiques. 	Direction Régionale des Affaires Culturelles Ile-de-France	<p>S'agissant de la gare de Villejuif Institut Gustave Roussy, les éléments présentés dans l'état initial démontrent que l'implantation prévue n'est pas incluse au sein d'un périmètre de protection de monuments historiques identifié (se référer aux pages 188 et suivantes de la pièce G.1 de l'étude d'impact). Au vu de l'observation émise par la DRAC, la Société du Grand Paris se rapprochera de la DRAC pour vérifier ce point.</p> <p>S'agissant de la gare de Kremlin Bicêtre Hôpital, plusieurs variantes d'implantation ont été envisagées et étudiées. La protection en vigueur de l'hôpital est bien identifiée. Le projet architectural qui sera proposé par le maître d'œuvre et l'architecte désignés au stade de l'avant-projet intégrera les critères ayant conduit à la protection de l'hôpital. Dans ce cadre, des échanges avec l'ABF pourront être sollicités auprès du Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine (STAP) du Val-de-Marne. Le scénario 2, Gabriel Péri, a été retenu car il offre une bonne visibilité de la gare, une desserte optimale de l'entrée principale du CHU, et assure la desserte du plus grand nombre d'habitants des trois communes (Le Kremlin-Bicêtre, Gentilly, Arcueil), notamment par les modes doux et les transports publics. De plus, cette implantation permet la création d'un bâtiment voyageur assurant le confort des voyageurs, et permet une profondeur raisonnable des quais pour un accès efficace depuis la surface.</p> <p>Les bâtiments nécessitant une démolition ne sont pas tous utilisés à ce jour. Ils ne représentent pas un enjeu fort quant au site protégé. De plus, les relations visuelles avec le monument historique sont faibles et limitées. Une démarche est prévue avec l'ABF pour la définition d'un projet urbain et architectural en cohérence avec l'existant.</p> <p>En ce qui concerne le scénario 1, il est considéré comme trop éloigné de l'entrée principale du CHU et présente un dénivelé défavorable notamment aux personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, son emplacement contraint l'extension de la faculté de médecine.</p>

Réseaux concessionnaires, autres servitudes

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
6	Servitudes d'utilité publique	<p>L'ouvrage du GPE doit être compatible avec les servitudes d'utilité publique, servitudes de protection inscrites dans les PLU des communes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - servitudes de protection contre les perturbations électromagnétiques, - servitudes de protection contre les obstacles liés au faisceau hertzien, - servitudes de protection contre les obstacles de centres radioélectriques 	Ministère de la Défense – Gouverneur militaire de Paris	<p>Le maître d'ouvrage prendra en compte les servitudes et prescriptions en vigueur dans le 13^{ème} arrondissement de Paris et dans les communes concernées du Val de Marne puis de l'Essonne, tant pour l'organisation de la phase chantier que pour la conception des ouvrages définitifs, et ce dès lors qu'elles s'appliquent aux travaux réalisés.</p> <p>La SGP a communiqué le tracé du tunnel et des ouvrages en plan et en profil de manière à déterminer très précisément s'il y a ou non des impacts avec les différentes servitudes d'utilité publique mentionnées</p> <p>Similairement, le maître d'ouvrage demande la communication de plans lui permettant d'identifier la présence de ces servitudes de manière à écarter tout risque d'interaction avec le projet.</p>
7	Impact des travaux sur les emprises militaires et la circulation des convois militaires exceptionnels	<p>Il convient de veiller à ce que le projet n'entraîne pas de nuisances sur les emprises militaires qui se trouvent à proximité de la zone du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fort du Kremlin-Bicêtre - Résidence Voltaire - Résidence Masséna 	Ministère de la Défense – Gouverneur militaire de Paris	<p>Le maître d'ouvrage a bien pris note de ce point, qui fera l'objet d'un examen approfondi dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre à venir. En particulier, en phase travaux, les circulations d'engins et les emprises de chantier veilleront à prendre en compte, le cas échéant, les contraintes liées à la circulation des convois militaires.</p> <p>Dans cette perspective, le maître d'ouvrage souhaite que lui soient communiqués les itinéraires dédiés aux convois militaires exceptionnels et les caractéristiques techniques de ce convoi à prendre en compte par le maître d'œuvre.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
8	Servitudes aéronautiques	<p>Le passage du tunnel sous les pistes (30m sous la surface) sera réalisé au moyen de foreuses, et celles-ci peuvent éventuellement impacter les servitudes aéronautiques ou radioélectriques, compte tenu de l'extrême proximité de l'aéroport.</p> <p>L'édification d'un bâtiment de maintenance au sud-est de l'emprise pourrait potentiellement impacter les servitudes déjà mentionnées.</p>	Direction de la Sécurité et de l'Aviation Civile	Le maître d'ouvrage prendra en compte les servitudes et prescriptions en vigueur dans le secteur de l'aéroport d'Orly, tant pour l'organisation de la phase chantier que pour la conception des ouvrages définitifs, et ce dès lors qu'elles s'appliquent aux travaux réalisés.
9	Réseau concessionnaire	<p>Sollicitation d'une réunion bilatérale pour échanger sur le tracé de la ligne 14 et les ouvrages du Réseau de Transport d'Electricité concernés par les scénarios de tracé de la ligne.</p> <p>RTE a communiqué toutes les informations sur les ouvrages du Réseau de Transport d'Electricité potentiellement impactés par les scénarios de tracé de la ligne.</p>	Réseau de Transport d'Electricité	<p>La SGP a communiqué à RTE le tracé du tunnel et des ouvrages en plan et en profil de manière à déterminer très précisément s'il y a ou non des impacts avec les ouvrages de transport d'électricité</p> <p>Une réunion bilatérale est programmée.</p> <p>Le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux avec RTE.</p>
10	Réseau concessionnaire	Demande de Véolia Eau que lui soit transmise l'emprise du projet L14 Sud (tracé et bande de 100m de part et d'autre de celui-ci), afin de pouvoir superposer les plans du réseau d'eau public sur les plans SGP.	Véolia Eau	<p>La SGP a communiqué à Véolia le tracé du tunnel et des ouvrages en plan et en profil de manière à déterminer très précisément s'il y a ou non des impacts avec le réseau d'eau public</p> <p>Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre du maître d'ouvrage associeront étroitement et d'une manière permanente les services de Véolia. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau de Véolia, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p> <p>Le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux avec Véolia.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
11	Réseau concessionnaire	<p>CPCU joint les plans de ses ouvrages qui sont positionnés dans les zones impactées par le projet L14 Sud.</p> <p>CPCU attire l'attention de la SGP sur la présence de conduites de chauffage urbain au niveau de la station Maison Blanche, et qui pourraient devoir faire l'objet de dévoiements.</p> <p>En gare du Kremlin Bicêtre, des canalisations souterraines alimentent l'hôpital, celles-ci se trouvent en partie privative de l'AP-HP, il conviendra donc d'associer les services techniques de l'hôpital suffisamment en amont par rapport à l'étude menée sur le dévoiement de celles-ci.</p> <p>CPCU a fait parvenir l'ensemble des plans de ses ouvrages positionnés dans les zones impactées par le projet L14 Sud.</p>	Compagnie parisienne de chauffage urbain	<p>La SGP a communiqué à CPCU le tracé du tunnel et des ouvrages en plan et en profil de manière à déterminer très précisément s'il y a ou non des impacts avec les conduites de chauffage urbain.</p> <p>Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre du maître d'ouvrage associeront étroitement et d'une manière permanente les services de la CPCU. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau de la CPCU, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p> <p>Le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux avec la CPCU.</p>
12	Réseau concessionnaire	<p>Le tracé de la ligne 14 Sud présenté dans le dossier d'enquête préalable à la DUP croise les ouvrages GRT Gaz en une seule zone d'interaction sur la commune de Chevilly-Larue (94). Compte tenu des éléments présentés par la SGP au 2^{ème} semestre 2012, cette zone d'interaction ne devrait pas présenter de problématique particulière car la distance entre la génératrice inférieure de la canalisation GRT Gaz et la génératrice supérieure du tunnelier est supérieure à 10m.</p> <p>Ce point d'interaction devra cependant, dans un second temps, faire l'objet d'une étude particulière vis-à-vis de la protection cathodique.</p>	GRT Gaz	<p>Les études de maîtrise d'œuvre à venir préciseront en fonction de la nature du sol et des profondeurs retenues pour le tracé les éventuels mouvements de terrain à prévoir dans les zones d'intersection. GRT communiquera ses préconisations.</p> <p>Le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux avec GRT Gaz.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
13	Réseau concessionnaire	<p>Le SIAAP impose des prescriptions administratives et techniques pour garantir la pérennité de ses ouvrages et sa mission de service public.</p> <p>Au-delà de la convention générique de partenariat et d'échanges de données entre la SGP et le SIAAP approuvée le 5 mars 2014, qui englobe l'intégralité du tracé du Grand Paris en interconnexion avec le réseau du SIAAP, des conventions particulières pourront être établies en phases études et travaux et/ou pour des questions d'ordre foncier afin de traiter des cas spécifiques au fur et à mesure de l'avancement des projets.</p> <p>Quatre zones de croisement ont été identifiées entre la ligne 14 Sud et les ouvrages du SIAAP :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zone 61 : Ouvrages rive Gauche de Bièvre, Bièvre canalisée et rive droite de Bièvre (ouvrages exploités par la DSEA 94) respectivement à 12m, 2m et 5m de profondeur - Zone 62 : Ouvrage de Liaison Cachan-Charenton (LCC1) à environ 30m de profondeur - Zone 63 : Emissaire de Villejuif à 70m de profondeur - Zone 64 : Ouvrage Fresnes-Choisy à 50m de profondeur <p>Le SIAAP souhaiterait disposer d'informations supplémentaires et complémentaires pour qualifier l'impact du tracé de la ligne 14 au Sud sur ses ouvrages situés au Sud de la zone 64)</p>	<p>Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP) Direction des Services de l'environnement et de l'assainissement</p>	<p>La SGP a communiqué au SIAAP le tracé du tunnel et des ouvrages en plan et en profil de manière à déterminer très précisément s'il y a ou non des impacts avec les ouvrages du SIAAP.</p> <p>Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre du maître d'ouvrage associeront étroitement et d'une manière permanente les services du SIAAP. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau du SIAAP, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p> <p>Le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux avec le SIAAP.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
	Réseau concessionnaire	<p>Les règles en vigueur pour la maîtrise de l'urbanisation autour des canalisations telles que celles du TRAPIL sont notifiées dans le décret « Multifluide » du 2 mai 2012 relatif à la sécurité, l'autorisation et la déclaration d'utilité publique des canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques. Il régleme les projets d'implantation ou d'extension d'ERP se situant dans les zones de dangers de ces canalisations.</p> <p>Le TRAPIL invite donc le maître d'ouvrage à se rapprocher de ses services dans le but d'apprécier à la fois les contraintes d'urbanisme en matière de servitudes d'utilité publique, ainsi que l'impact éventuel du projet sur les canalisations du TRAPIL. Le projet pourrait avoir un impact fort sur les canalisations du TRAPIL, et donc nécessiter des travaux lourds (déviation, gaine, ...).</p> <p>Les services du TRAPIL demandent au maître d'ouvrage de prévoir l'implantation de sa canalisation dans les plans dès l'origine du projet afin de pouvoir commencer à procéder aux analyses techniques et aux analyses de compatibilité aux règles d'urbanisme. Une visite sur site planifiée entre le maître d'ouvrage et le TRAPIL permettra une détection de sa canalisation, le maître d'ouvrage sera alors ensuite en capacité de reporter le piquetage résultant sur ses plans par le biais de levées topographiques résultant de sa responsabilité.</p>	TRAPIL Société des transports pétroliers par pipeline	<p>Le maître d'ouvrage prendra en compte les servitudes qui se situent dans les zones de dangers des canalisations d'hydrocarbures.</p> <p>La SGP communiquera au TRAPIL le tracé du tunnel et des ouvrages en plan et en profil de manière à déterminer très précisément s'il y a ou non des impacts avec la canalisation du TRAPIL.</p> <p>Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre du maître d'ouvrage associeront étroitement et d'une manière permanente les services du TRAPIL. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau du TRAPIL, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p> <p>Le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux avec le TRAPIL.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
14	Fuseau de sécurité	Un fuseau de sécurité de deux fois le diamètre, à partir de l'extrados de la canalisation, doit être maintenu libre de toute construction autour du réseau du SIAAP. Dans le cas où cette préconisation ne peut pas être respectée, l'impact du projet sur la stabilité des ouvrages du SIAAP doit être étudié en étroite concertation avec les services du SIAAP, et des mesures conservatoires devront être prises en conséquence. Le SIAAP pourra effectuer des études complémentaires de contrôle qui seront à la charge du demandeur.	Syndicat Inter départemental pour l'assainissement de l'Agglomération Parisienne (SIAAP)	Cf. réponse précédente
15	Localisation réseaux	Pièce G1 - §3.5.1.5 : les réseaux d'eaux usées d'amenée à la station d'épuration de Valenton datent des années 90 et sont relativement récents ; de plus, le tronçon Olympiades-Aéroport d'Orly ne concerne pas la Seine Saint-Denis pourtant citée, mais le Val de Marne.	CG 94	Le maître d'ouvrage apportera la modification nécessaire au dossier.
16	Gestionnaires d'ouvrages	Pièce G2 - §3.3.5.1 : l'émissaire de Villejuif et le collecteur Fresnes-Choisy sont des ouvrages SIAAP et non pas DSEA.	CG 94	Le maître d'ouvrage apportera la modification nécessaire au dossier.
17	Dévoisement réseaux	Procéder à un travail le plus en amont possible avec la DSEA pour le dévoisement des réseaux DSEA en gare de MIN Porte de Thiais (Cf. pièce G2 – p88)	CG 94	Le maître d'ouvrage se rapprochera le plus en amont possible de la DSEA de manière à anticiper au maximum le dévoisement des réseaux DSEA en gare de MIN Porte de Thiais.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
18	Réseau concessionnaire	<p>Le degré de précision du projet de transport présenté ne permet pas de s'assurer, à ce stade, de la complétude des éventuelles interférences sur les infrastructures du réseau d'eau potable et d'étudier avec précision les impacts potentiels sur les installations constituées de différents diamètres (20 à 2 000 mm), enterrées ponctuellement à grande profondeur, mais aussi de réservoirs de stockages ou de stations de pompes disséminées sur le territoire.</p> <p>Le SEDIF communique donc la liste des ouvrages de transport d'eau potable (conduites supérieures à 300 mm) qui pourraient être impactés par l'opération. Les travaux de déplacement de ce type d'ouvrage sont soumis au code des marchés publics. Un délai total de l'ordre de 24 à 36 mois, hors délais des aménageurs, est généralement nécessaire pour réaliser les études et engager les travaux des projets de déplacement.</p> <p>Le SEDIF indique que le coût des différentes modifications de ses installations liées au projet devra être pris en charge intégralement par la SGP qui doit l'inclure dans son budget d'opération transport.</p>	Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)	<p>La SGP a transmis au SEDIF les plans et profils du tracé de manière à déterminer très précisément s'il y a ou non des impacts avec les infrastructures du réseau d'eau potable.</p> <p>Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre du maître d'ouvrage associeront étroitement et d'une manière permanente les services du SEDIF. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau du SEDIF, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p> <p>Comme il en est fait mention dans l'avis du SEDIF, la profondeur d'implantation des infrastructures du projet est de nature à limiter très significativement les interactions avec les ouvrages du SEDIF.</p> <p>Le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux avec le SEDIF.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend effectivement en charge l'ensemble des coûts relatifs aux dévoiements de réseaux qui sont la conséquence directe du projet de transport.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
19	Réseau concessionnaire	Mettre en place des dispositifs particuliers de surveillance afin de préserver l'intégrité des ouvrages du service public de l'eau potable dans les secteurs où seront réalisés des travaux de comblement de carrières, et qui sont directement en interaction avec des installations conséquentes et stratégiques (réservoirs de Villejuif, conduite de transport d'eau potable de diamètre 2 000 mm).	Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)	<p>Le SEDIF a transmis au maître d'ouvrage la liste de ses canalisations et ouvrages d'eau potable potentiellement impactés par la réalisation du projet de tronçon. Les interactions entre les canalisations et le projet seront donc examinées de manière à identifier s'il y a présence ou non d'un réel impact.</p> <p>Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre du maître d'ouvrage associeront étroitement et d'une manière permanente les services du SEDIF. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau du SEDIF, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
20	Réseau concessionnaire	<p>Eau de Paris est gestionnaire des réseaux, tandis que la ville de Paris en est propriétaire.</p> <p>Les interfaces identifiées entre le projet et les ouvrages d'Eau de Paris (en particulier des réseaux de transport) concernent les réseaux suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - DN 1250 Sud et DN 1250 Nord au niveau de la Porte d'Italie - DN 1800 Orly en amont du réservoir de l'Hay-les-Roses - Aqueduc du Loing et aqueduc de la Vanne au niveau de l'aéroport d'Orly <p>Pour la partie Paris intra-muros, les impacts devraient être plus importants au niveau des stations créées plutôt qu'au niveau du tunnelier (niveau de profondeur plus grand) à l'exception de la section entre Olympiades et Maison Blanche où la profondeur semble être plus faible.</p> <p>Eau de Paris souhaiterait disposer d'un fichier informatique du tracé au format SIG en vue d'affiner les interfaces en question.</p> <p>Eau de Paris souhaiterait que lui soit confirmé que le financement des déviements sera pris en charge dans le coût de l'infrastructure.</p>	Eau de Paris	<p>La SGP a transmis à Eau de Paris les plans et profils du tracé de manière à déterminer très précisément s'il y a ou non des impacts avec les infrastructures des réseaux d'Eau de Paris.</p> <p>Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre du maître d'ouvrage associeront étroitement et d'une manière permanente les services d'Eau de Paris. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur les réseaux d'Eau de Paris, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p> <p>Le maître d'ouvrage prendra effectivement en charge l'ensemble des coûts relatifs aux déviements des réseaux d'eau qui sont la conséquence directe du projet de transport.</p>

Travaux, impacts sur les milieux naturels et humains

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
21	Géologie et géotechnique	<p>La zone d'étude est concernée par les risques de mouvements de terrain liés aux anciennes exploitations de carrières souterraines ou à ciel ouvert.</p> <p>L'Inspection Générale des Carrières sera amenée à proposer aux maires, à titre d'avis, des mesures préventives à mettre en œuvre dans le cadre des demandes d'autorisation d'urbanisme (permis de construire, déclarations préalables) nécessaires à la mise en œuvre du projet (stations, émergences, ...).</p> <p>Les mesures préventives à mettre en œuvre devront être précisées pour les nombreuses zones de carrières de calcaire en souterrain ou à ciel ouvert, qui sont situées entre les stations Olympiades et Villejuif-Institut Gustave Roussy, lors de l'élaboration du projet.</p> <p>D'autres mesures préventives à mettre en œuvre pourraient être définies sous réserve de l'identification d'autres matériaux rencontrés sur le tracé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sablières à ciel ouvert à l'approche sud de la station Villejuif – Institut Gustave Roussy - Glaisières à ciel ouvert à l'approche du nord de la station Villejuif – Institut Gustave Roussy - Carrières de gypse en souterrain ou à ciel ouvert sur les communes de Villejuif et du Kremlin Bicêtre 	Inspection Générale des Carrières	<p>Les différents aléas sont identifiés et présentés dans la pièce G.1 aux pages 72 et suivantes. Cette identification s'appuie sur les données bibliographiques disponibles, et sur les résultats des campagnes géotechniques réalisées (campagnes dites G1, G2).</p> <p>Cette connaissance des zones sensibles a permis de retenir le tracé du tunnel présentant le moins de risques quant à la stabilité des anciennes carrières. Au vu de la zone concernée par ces cavités, le tracé ne pouvait éviter totalement leur traversée. La démarche retenue est présentée dans l'étude d'impact aux pages 55 et suivantes de la pièce G.2. Il s'agit notamment de la mise en place d'un comité d'expertise et de conseil indépendant, de la poursuite des investigations au niveau des zones sensibles, du recours à des études d'interférométrie radar, de dispositifs de comblement soit par injection, soit par comblement à pied d'œuvre, de la réalisations de diagnostics de vulnérabilité du bâti, et d'auscultation de surface. Le choix de la technique du tunnelier permettra par ailleurs de limiter les effets sur le fonctionnement des nappes, et donc sur les phénomènes de dissolution du gypse. Les opérations de comblement veilleront à assurer la stabilité des sols dans la durée.</p> <p>La réalisation de sondages complémentaires approfondis à venir (campagne G2 en phases AVP et PRO au moment des études géotechniques de conception) permettra d'assurer une actualisation des enjeux à prendre en compte. Ces éléments seront intégrés aux futurs dossiers réglementaires (loi sur l'eau, permis de construire...). Dans le cadre de ces procédures, la saisine de l'Inspection Générale des Carrières (IGC) interviendra. Les prescriptions et recommandations émises devront et seront prises en compte dans le projet.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
22	Impacts sur l'exploitation pendant les travaux	Les impacts du projet en phase travaux sur l'exploitation et la desserte de la ligne 14 existante, de la ligne de tramway T7 et des lignes de bus du secteur devront être réévalués au fur et à mesure de l'avancée des études afin de limiter au maximum l'impact subi par les voyageurs concernés.	RATP	Le maître d'ouvrage examinera les impacts en coordination avec l'exploitant RATP de la ligne 14, du T7 et des lignes de bus.
23	Indemnité liée aux pertes de récoltes	Le projet touche les espaces agricoles situés au Sud de la plateforme aéroportuaire d'Orly. Le projet tel que présenté affecte l'espace agricole durant la phase travaux sur une surface inférieure à 2 ha, et dans sa phase finale, sur une surface de moins de 1 ha correspondant au puits de ventilation et au raccordement en tranchée couverte puis ouverte jusqu'au SMR. Il conviendrait de fixer une indemnisation au niveau agricole dans la phase travaux et dans la phase finale du projet pour cette parcelle actuellement exploitée en miscanthus.	DRIAAF	<p>Par rapport aux procédures de maîtrise foncière, les exploitants agricoles seront indemnisés dans le cadre de la résiliation partielle de leur bail agricole, et de leur perte d'exploitation.</p> <p>Pour l'emprise nécessaire à la phase chantier, une convention d'occupation précaire pourra, le cas échéant, être conclue pour indemniser l'exploitant.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
24	Bruit, pollution et vibrations en phase chantier	<p>Le CG 94 attire l'attention sur les nuisances aux abords des gares et des puits d'accès (bruit, pollution et vibration) et notamment aux abords des gares du Kremlin-Bicêtre Hôpital (proximité d'un établissement de santé dit sensible) et Villejuif IGR (proximité du parc des Hautes Bruyères considéré comme zone calme).</p> <p>Les services départementaux suggèrent qu'une commission de suivi soit désignée pour contrôler le respect des engagements pris par le maître d'œuvre pour limiter les impacts de cette opération sur l'environnement.</p>	CG 94	<p>Le maître d'ouvrage mettra en œuvre toutes les dispositions permettant de limiter les impacts des travaux de réalisation du projet sur la vie locale.</p> <p>L'étude d'impact présente plusieurs mesures pour limiter ces nuisances en phase travaux.</p> <p>A ce stade, des mesures sont néanmoins déjà prévues, il s'agit par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respect de la réglementation pour les engins - Restriction des horaires de chantier - Mise en place de supports de communication - Choix des itinéraires d'engins avec les collectivités concernées. <p>Ces préconisations seront traduites dans un Plan de Management Environnemental et traduites de manière opérationnelle par le maître d'œuvre pour les entreprises assurant la conduite opérationnelle des chantiers.</p> <p>En application des dispositions du décret 95-22 du 9 janvier 1995, des dossiers bruit seront élaborés et déposés auprès des maires et des préfets concernés.</p> <p>Des échanges avec le Conseil Général seront possibles en amont des travaux pour présenter la démarche retenue.</p> <p>Pour finir, le maître d'ouvrage bénéficiera du retour d'expérience sur l'opération de la ligne 15 sud pour assurer la meilleure communication en phase chantier.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
25	Bruit et confinement en phase d'exploitation	<p>Une attention particulière devra être portée aux nuisances générées par l'attractivité des gares et au fonctionnement des équipements en surface. Ces facteurs sont susceptibles d'engendrer des risques pour la santé des usagers (bruit et confinement) et des riverains qui sont proches des bouches d'extraction.</p> <p>Les services départementaux suggèrent qu'une commission de suivi soit désignée pour contrôler le respect des engagements pris par le maître d'œuvre pour limiter les impacts de cette opération sur l'environnement.</p>	CG 94	<p>Les impacts liés au fonctionnement des gares et des ouvrages du métro sont évalués dans l'étude d'impact, aux pages 257 et suivantes de la pièce G.2. Elles sont considérées comme limitées, du fait de l'implantation des équipements en souterrain avec la mise en place de dispositifs de filtres, mais aussi du fait du réaménagement des abords des gares pour faciliter la circulation des transports en commun.</p> <p>Enfin, des échanges avec le Conseil Général seront possibles en amont des travaux pour présenter la démarche retenue.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
26	Bruit et vibrations	<p>Le maître d'ouvrage devra s'assurer que le projet n'a pas d'impact négatif sur l'exposition au bruit d'établissements sensibles tels que les établissements de santé (notamment le centre hospitalier universitaire de Bicêtre, l'institut médical Gustave Roussy, l'établissement de santé Paul Guiraud et l'hôpital universitaire Paul Brousse) et les établissements recevant de jeunes enfants. Par ailleurs, il est nécessaire de prendre en compte les effets liés à la multi-exposition aux bruits (populations déjà exposées aux bruits des transports terrestres, aériens, ...).</p> <p>Les travaux et l'exploitation ne doivent pas engendrer de risques pour les habitations et les immeubles en surface. Ce risque devra particulièrement être pris en compte dans les zones où la présence d'anciennes carrières est avérée.</p> <p>Les effets liés aux vibrations doivent être considérés aussi bien pour les immeubles que pour les ouvrages tels que les réseaux d'assainissement, d'alimentation en eau, en gaz et autres fluides.</p>	Agence régionale de Santé	<p>Comme tout chantier d'envergure, la réalisation des travaux est susceptible de produire des nuisances sonores pour les riverains. La majeure partie des travaux de la ligne 14 Sud sera réalisée en souterrain, ce qui minimise l'impact sonore des travaux. Seule la construction des ouvrages émergents peut présenter un enjeu (gares, ouvrages annexes, site de maintenance, puits de tunnelier, tranchée...). Les impacts potentiels sont évalués dans la pièce G.2. Les sites sensibles font l'objet de mesures spécifiques, il s'agit par exemple de murs anti-bruit, de plages horaires limitées... L'état actuel du contexte sonore est pris en compte, et rappelé dans la pièce G.1.</p> <p>Dans le cadre des études d'Avant-Projet, des mesures in situ permettront, par ailleurs, de mesurer le niveau existant du bruit sur les sites les plus sensibles.</p> <p>S'agissant du bruit en phase d'exploitation, le lecteur est invité à se référer à la réponse précédente.</p> <p>S'agissant des effets potentiels des vibrations sur les réseaux existants, les échanges avec les concessionnaires doivent permettre de définir les niveaux acceptables par les canalisations. Des études vibratoires spécifiques pourront alors être engagées.</p> <p>S'agissant des risques liés aux anciennes carrières, une identification des zones à risques a été réalisée et présentée dans l'état initial. Des mesures spécifiques sont prévues, notamment au niveau de Villejuif. Les campagnes géotechniques à venir permettront de retenir la solution technique d'injection la plus adaptée.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
27	Maîtrise du développement territorial	Préciser en point 6.6 du rapport G.2 de l'étude d'impact (analyse des incidences) « Energie et émissions de gaz à effet de serre », l'importance de la préservation « d'espaces de respiration » permettant de lutter contre l'effet îlot de chaleur, particulièrement présent en Ile-de-France.	CG 94	L'étude d'impact souligne à ce stade l'importance pour les acteurs responsables de l'aménagement du territoire de mettre en place des mesures d'accompagnements visant notamment à réduire l'étalement urbain et à favoriser la densification autour des gares. Il s'agit de préserver les espaces vierges de la construction nouvelle en définissant les périmètres d'urbanisation dans le tissu urbain existant (page 295 rubrique 6.6 G2). Les îlots de chaleur sont mentionnés au niveau des services écosystémiques (page 180 G2). La nature en milieu urbain constitue des espaces relais pour les espèces, mais également contribue à l'abaissement des températures, à l'évapotranspiration, à atténuer les îlots de chaleur urbains...
28	Gestion des eaux pluviales et eaux usées	Le suivi de fonctionnement des eaux pluviales et des eaux usées doit être élargi à l'ensemble des ouvrages (Cf. § p 131, 132 et 133)	CG 94	Il convient en effet d'assurer la gestion des eaux pour l'ensemble des ouvrages du futur métro. Les ouvrages émergents disposeront de dispositifs pour la récupération et la gestion des eaux pluviales. Pour les ouvrages souterrains (tunnels, gares, ouvrages annexes...), des dispositifs de récupération des eaux d'infiltration seront mis en place.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
29	Autorisations de rejet et de raccordement à un ouvrage d'assainissement	<p>Dans la pièce A qui énonce les principales procédures (Cf. §2.2) en lien avec la loi sur l'eau et les permis de construire, il conviendrait d'ajouter les autorisations de rejet et de raccordement à un ouvrage d'assainissement car tout raccordement au réseau d'assainissement collectif doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques d'une autorisation donnée par le gestionnaire du réseau récepteur.</p> <p>Les ouvrages d'épuisement destinés à recueillir les eaux d'infiltration et de ruissellement du tunnel pourront être mutualisés avec les puits d'accès des secours dans le but de recueillir ces eaux à un point bas du tunnel et de les rejeter par pompage dans le réseau d'assainissement local (Cf. pièce G.3 - §4.2.5.3).</p>	CG 94	<p>La réalisation des travaux de la ligne, et son exploitation nécessitera en effet d'assurer la gestion d'eaux, liées au creusement, au ruissellement, ou à l'infiltration d'eaux souterraines dans le réseau.</p> <p>Dans le cas où l'infiltration de ces eaux dans le sous-sol ou leur rejet dans le milieu naturel ne pourront être possible, des demandes de rejet dans les réseaux d'assainissement locaux seront engagées auprès des gestionnaires. Les orientations de la doctrine régionale sont à ce titre appliquées au projet.</p> <p>Le projet, de par son envergure et ses caractéristiques, nécessite une autorisation au titre de la loi sur l'eau. En application de la réglementation, le sujet de la gestion des eaux du projet devra être détaillé de manière approfondie. À ce titre, les autorisations de rejets devront être intégrées à ce dossier, que ce soit en phase chantier ou en phase d'exploitation.</p> <p>Les ouvrages d'épuisement destinés à recueillir les eaux d'infiltration du tunnel sont autant que possible mutualisés avec les puits d'accès des secours. Ces derniers sont implantés aux points bas du tracé dans le but de recueillir et de rejeter ces eaux par pompage dans le réseau d'assainissement local.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
30	Inondations par ruissellement urbain	Les risques d'inondation par ruissellement urbain ne sont pas abordés en tant que tels dans l'étude d'impact. Il conviendrait de compléter le document sur cet aspect tout en insistant au niveau des mesures d'accompagnement sur la nécessité de gérer les eaux pluviales à la parcelle et de tendre vers le « zéro rejet » dans les réseaux conformément aux orientations du zonage pluvial départemental.	CG 94	<p>La rubrique de l'état initial portant sur le risque inondation mentionne bien le phénomène de ruissellement pluvial (pièce G.1 – page27). Les documents de planification en vigueur traitant de ce sujet sont également rappelés, le SDAGE et les 2 SAGE concernés (pièce G.1 – pages 36 et suivantes).</p> <p>Au vu des emprises limitées et ponctuelles des ouvrages émergents du métro, le phénomène de ruissellement ne représente pas un enjeu sensible.</p> <p>Sur ce sujet, le projet prévoit dès la phase de travaux, la mise en place de dispositifs de collecte des eaux, de stockage, et de rejets selon les règles locales (pièce G.2 – pages 128 et suivantes). Cette démarche est rappelée dans le tableau de synthèse de la thématique (pièce G.2 – page 132).</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
31	Evacuation des eaux d'exhaures, des ruissellements de chantiers et des débits de ressuyage de boues	Une attention particulière devra être apportée à la localisation précise des multiples points de rejets directs ou indirects, à la quantification et au suivi des flux mis en œuvre, en particulier au regard de la présence éventuelle de milieux aquatiques récepteurs susceptibles d'être impactés. A ce titre, des dispositifs de surveillance pourront être mis en place. La police de l'Eau devra pouvoir être en mesure de disposer de toutes les informations utiles en lien avec l'évacuation des déblais issus du terrassement et des rejets des eaux d'exhaures (stockage, traitement, points de rejets).	ONEMA	<p>Le maître d'ouvrage prend bien en compte les éléments de rappel quant à la gestion des eaux en phase chantier et en phase d'exploitation.</p> <p>La gestion précise des eaux de surface et des eaux d'exhaure sera présentée dans le cadre du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, nécessaire au démarrage des travaux. Cette gestion nécessite en effet un niveau d'études techniques plus avancé, disponible à la fin des études d'Avant-Projet.</p> <p>Néanmoins, au stade de la DUP, des mesures sont d'ores et déjà prévues. Il s'agit notamment (page 129 G2) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consultation des gestionnaires des réseaux humides (assainissement usé et pluvial). Durant la phase chantier, les eaux pluviales et usées devront être gérées selon les exigences des gestionnaires. La mise en œuvre de tout rejet dans un réseau existant nécessite pour le maître d'ouvrage l'accord préalable du gestionnaire du dit réseau. - Mise en place d'ouvrages de collecte des eaux pluviales au niveau des bases chantier et des ouvrages du projet - Stockage des produits polluants dans des dispositifs adaptés - Plan de gestion en cas d'accident <p>La doctrine régionale quant à la gestion des eaux sera également prise en compte. Elle vise notamment à prévoir dans un premier des rejets dans le milieu naturel, puis en infiltration, et en dernier recours dans le réseau.</p> <p>La gestion des déblais fait l'objet d'une étude spécifique, traduite dans le Schéma Directeur d'Évacuation des Déblais (SDED), joint en annexe de l'étude d'impact. Les orientations indiquées ont vocation à être traduire de manière opérationnelle par les maîtres d'œuvre pour les entreprises.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
32	Impacts sur les milieux naturels et les espèces protégées	<p>Les gares et ouvrages annexes du projet sont susceptibles d'empiéter sur les milieux naturels et de porter ainsi préjudice aux habitats et espèces présentes.</p> <p>L'ONEMA juge que le détail des mesures compensatoires est abordé de façon trop sommaire à ce stade du dossier. L'ONEMA signale que la mise en place d'une gestion écologique des mares existantes ne peut pas être considérée comme une mesure compensatoire en tant que telle puisqu'elle ne compense en rien la perte d'un milieu naturel. Les études écologiques complémentaires programmées en amont de l'élaboration du futur dossier « loi sur l'eau » devront préciser les impacts résiduels sur les zones humides et espèces protégées.</p> <p>En cas d'impacts avérés sur le milieu, la maîtrise foncière des sites de compensation devra être assurée (acquisition foncière de préférence ou conventionnement a minima) et les modalités de gestion des mesures compensatoires sur le long terme devront être précisées.</p> <p>En ce qui concerne les impacts sur les espèces protégées, l'ONEMA attire l'attention sur le fait que toute mesure compensatoire devra être anticipée et jugée fonctionnelle avant toute détérioration du milieu.</p>	ONEMA	<p>Le projet pour la quasi-totalité du tracé prévoit un tunnel souterrain, seule une courte section est prévue en tranchée ouverte au niveau de Morangis. Les impacts directs sur les milieux naturels sont potentiels uniquement au niveau des ouvrages émergents : gares, ouvrages de sécurité, site de maintenance, tranchée ouverte, puits tunnelier...</p> <p>Sur la base de diagnostics écologiques et du fait des choix d'implantation des ouvrages, le projet ne présente pas d'impact sur des plans d'eau. En effet, le site d'implantation de la gare de Villejuif Gustave Roussy, de l'ouvrage d'entonnement et de l'évacuation des déblais de l'OA Jean Prouvé évite les bassins, rigoles présents dans le parc des Hautes-Bruyères.</p> <p>Il est prévu les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tapis convoyeur pour les déblais pour ne pas remettre en cause les habitats présents - Choix d'implantation des ouvrages et équipements sur des secteurs à enjeux faibles - Mise en place de dispositifs anti-intrusion pour les amphibiens autour des zones de chantier - Suivi des populations d'amphibiens par des experts pour s'assurer de leur maintien et de l'efficacité des mesures prises <p>Néanmoins, sur la base d'une définition plus approfondie du projet, et d'inventaires complémentaires, d'autres mesures pourront être proposées, et présentées dans le cadre des procédures à venir, autorisation au titre de la loi sur l'eau, ou demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. La démarche de cadrages préalables avec les services de l'État permettra de définir un cadre précis pour la proposition de mesures compensatoires. Sur ce sujet, à ce stade, elles ne sont pas nécessaires.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
33	Impacts cumulés sur les espaces naturels patrimoniaux	Afin d'arrêter des mesures compensatoires cohérentes, l'ONEMA recommande de prendre en compte les impacts cumulés inhérents aux autres projets en cours dans l'aire géographique du Grand Paris.	ONEMA	<p>La rubrique « 7. Analyse des impacts cumulés avec les projets limitrophes connus » de la pièce G.2 de l'étude d'impact identifie les projets limitrophes susceptibles de présenter des effets cumulés avec le projet de la ligne 14 Sud. S'agissant des milieux naturels, seule la ZAC Campus Grand Parc située au niveau du parc des Hautes-Bruyères peut présenter un enjeu. La ZAC s'implante à proximité immédiate de la gare de Villejuif Gustave Roussy prévue dans le cadre de la ligne 15 Sud. Des échanges sont en cours avec le porteur de la ZAC concernant les mesures écologiques pour une possible mutualisation.</p> <p>Concernant la ligne 14 Sud, le projet ne présente pas d'effets cumulés sur les milieux naturels avec d'autres projets.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
34	Qualité de l'eau	<p>La réalisation d'un projet souterrain est susceptible de modifier les écoulements d'eau et aussi d'impacter les nappes d'eau souterraines traversées. Il serait nécessaire de définir la localisation et la nature exacte des nappes traversées afin de déterminer l'impact potentiel sur la Seine en cas de pollution accidentelle. Les avis d'un hydrogéologue agréé, de différents services de l'Etat (DDT, ...) ou de l'Agence de l'Eau pourraient être demandés.</p> <p>Sur la question des mesures de réduction des impacts et de compensation des effets résiduels, bien qu'il soit précisé dans l'étude d'impact que l'analyse exhaustive sera faite au sein des dossiers Loi sur l'Eau, il serait utile d'apporter dès à présent des précisions quant à la nature de ces mesures relatives notamment au suivi du chantier ou à la gestion des eaux usées et pluviales.</p> <p>Le maître d'ouvrage devra assurer une vigilance particulière sur les risques de pollution durant la phase des travaux. L'entretien des espaces végétalisés avec des phytosanitaires peut être une source de pollution pour les eaux superficielles et souterraines. Il sera donc impératif de communiquer à l'ARS et au producteur d'eau tout incident (ruissellement important d'eau polluée par le chantier, rupture de canalisation d'eaux usées, ...) susceptible d'avoir un impact potentiel sur la qualité des eaux souterraines et superficielles.</p>	Agence régionale de Santé	<p>La réalisation d'un projet souterrain, de type métro, est susceptible de modifier les écoulements d'eau et ainsi d'impacter la (ou les) nappe d'eau souterraine qu'il recoupe. D'un point de vue hydrogéologique, la mise en place des gares apparaît comme plus contraignante que le tunnel impactant une épaisseur de terrain limitée à la hauteur du tunnelier.</p> <p>Les nappes traversées par les gares sont identifiées et rappelées aux pages 68 et suivantes de la pièce G.2 de l'étude d'impact. Les effets potentiels sont évalués, notamment à l'appui de modélisations sur le secteur nord de la ligne, dont les enjeux hydrogéologiques sont plus importants.</p> <p>À ce stade, pour l'hydrogéologie (p 75 et suivantes - G2), le projet prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation de nouvelles modélisations hydrogéologiques plus approfondies sur la base des études à venir (Avant-Projet AVP). - Mise en place d'un suivi piézométrique dans les sur la partie nord du tracé. <p>Pour les eaux de chantier, il est prévu (p129 et suivantes - G2) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Collecte et traitement des eaux de chantier - Mise en place d'un Plan de Secours en cas de pollutions accidentelles ou d'incidents - Entretien des engins sur des aires aménagées et système de stockage des produits polluants. <p>Il est bien noté le souhait de l'ARS d'être tenu informé des accidents éventuels sur les chantiers.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
35	Qualité de l'air extérieur	<p>Une vigilance particulière devra être apportée en particulier dans les zones déjà très affectées par la pollution atmosphérique ou situées à proximité d'établissements sensibles (cas notamment des communes de Paray-Vieille-Poste et Morangis situées dans la zone sensible pour la qualité de l'air définie dans le Plan de Protection de l'Atmosphère).</p>	<p>Agence régionale de Santé</p>	<p>Les secteurs sensibles pour la pollution de l'air sont identifiés dans l'état initial de l'étude d'impact. S'agissant de la phase chantier, des mesures spécifiques sont prévues (pages 299 et suivantes pièce G2). Il s'agit notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rationnaliser et optimiser le transport de matériaux et de déblais - Définir les plans de circulations des camions pour prendre en compte les particularités locales notamment afin d'éviter les axes congestionnés et les pics de pollutions. - Limitation de l'émission de poussières, notamment en stockant les produits pulvérulents tels que le ciment, en silos avec un filtre à manches, ou en utilisant la technique d'humidification lors des travaux de terrassement, le bâchage des camions transportant de la terre... <p>L'ensemble des mesures retenues et indiquées dans l'étude d'impact seront traduites dans un Plan de Management Environnemental donné aux maîtres d'œuvre qui devront l'intégrer dans les cahiers des charges des entreprises pour la conduite des chantiers.</p> <p>En phase d'exploitation, le fonctionnement des ouvrages du métro ne présentent pas un enjeu négatif pour la pollution atmosphérique. Le report modal attendu permettra au contraire de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
36	Qualité de l'air intérieur	L'ARS conseille la mise en place dans les gares d'un plan de surveillance, comprenant notamment le suivi des particules fines, ainsi que des substances volatiles	Agence régionale de Santé	<p>Des mesures sont prévues quant à la qualité de l'air intérieur, elles sont rappelées dans l'étude d'impact (page 312 pièce G2). Il s'agit notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction des émissions à la source : matériaux de roulage, de freinage et d'aménagement des voies. La mise en place d'une gestion optimisée des systèmes de freinage électriques permettrait une baisse de 20 à 25% d'émissions de poussières (page 307 pièce G2). - Optimisation de la ventilation et de la filtration : les ouvrages annexes et les gares permettent d'assurer le renouvellement fréquent de l'air - Équipement de rames avec ventilation réfrigérée. - Surveillance de la qualité de l'air. La surveillance de la qualité de l'air évoquée précédemment est d'autant plus intéressante dans les gares de la Ligne 14 Sud qu'elle pourra bénéficier du retour d'expérience apporté par la Ligne 15 Sud mise en service auparavant (page 307 pièce G2). Ce dispositif sera défini dans le cadre des études techniques ultérieures, il convient en effet que les caractéristiques des ouvrages soient précisées.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
37	Emissions de polluants	<p>Le projet pourrait induire une augmentation du trafic sur les routes d'accès aux gares. L'impact de l'implantation des nouvelles gares sur les émissions de polluants devra être limité.</p> <p>L'exploitation du métro aura comme effet une hausse des émissions de particules fines métalliques (nickel, cadmium, ...). Les fortes concentrations métalliques se situeront au niveau des gares et à proximité des puits de ventilation. Une attention devra être apportée aux exutoires et à la qualité de l'air rejeté. De plus, l'impact sanitaire de la hausse des émissions de particules fines métalliques devra être évalué.</p> <p>En phase travaux, il conviendra de réduire au maximum les émissions de polluants et de poussières liées aux démolitions de bâti et créations d'infrastructures, puis au trafic des camions et engins de travaux.</p>	Agence régionale de Santé	<p>Les éléments de réponse concernant les émissions de particules ont été apportés dans le cadre des questions relatives à la qualité de l'air intérieur et extérieur.</p> <p>De même, s'agissant des effets sur la qualité de l'air liés aux chantiers, quelques mesures prévues ont été rappelées au niveau de la question sur l'air extérieur.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
38	Sites et sols pollués	<p>Le maître d'ouvrage devra toujours s'assurer de la compatibilité des milieux avec les usages projetés. Il pourra s'appuyer sur les outils définis dans la circulaire du 8 février 2007 relative aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués.</p> <p>Les intervenants devront prévoir les nuisances et les risques pour la santé qu'encourent les habitants, les commerçants et les ouvriers travaillant sur place (risque d'inhalation de gaz, ...).</p> <p>L'ARS demande qu'une attention particulière soit portée sur la ZAC Paul Bourget en création, le tracé passant au droit de la ZAC Paul Bourget. L'ARS a émis des remarques sur le dossier de la ZAC Paul Bourget au sujet d'une pollution aux hydrocarbures qui n'est pas caractérisé en profondeur au droit de la station-service située au niveau de la Porte d'Italie.</p> <p>Site BASOL dans l'aire d'étude de Gentilly (notamment ancienne station-service dont l'emprise n'est pas à proximité immédiate du tracé) : Le maître d'ouvrage devra effectuer des mesures avant la réalisation des travaux (sondages, prélèvements et analyses de sols et des eaux souterraines) afin de contrôler la qualité des sols et d'écarter tout risque sanitaire notamment lié à l'inhalation de particules.</p>	Agence régionale de Santé	Le maître d'ouvrage prend bonne note de ces observations. Sur les sites considérés comme sensibles pour la pollution, le maître d'ouvrage conduit actuellement la réalisation de diagnostics historiques et documentaires ainsi que de sondages pour évaluer les polluants, et mène l'élaboration de plans de gestion adaptés aux usages futurs prévus dans le cadre du projet.
39	Sites et sols pollués	<p>Le rectorat signale que les anciens laboratoires Curie pour lesquels des opérations de décontamination sont en cours, et ce au moins jusqu'en 2020, se trouvent dans le fuseau d'étude élargi du projet (à environ 1km du tracé).</p> <p>Le rectorat de Créteil assure la maîtrise d'ouvrage des opérations de décontamination.</p>	Académie de Créteil	Le maître d'ouvrage intègre cette information. Sauf informations complémentaires, la construction du métro ne présente pas d'interface avec cette opération.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
40	Amiante	Comme le prévoit l'article R1334-27 du code de la santé publique et l'arrêté du 2 janvier 2002 relatif au repérage des matériaux et produits contenant de l'amiante avant démolition, l'exploitant devra réaliser un repérage spécifique avant démolition pour tout bâtiment dont le permis de construire a été délivré avant le 1 ^{er} juillet 1997. Ce risque devra être particulièrement pris en compte au niveau de la station ancienne de « Maison Blanche – Paris XIII » qui sera créée au droit de la station actuelle « Maison Blanche » de la ligne 7.	Agence régionale de Santé	La construction de certains ouvrages du futur métro pourra nécessiter la démolition de bâtiments existants. Des diagnostics approfondis sont prévus pour évaluer la pollution des sites concernés par des ouvrages émergents. Si l'étude d'impact n'aborde pas de manière explicite les diagnostics au niveau des bâtiments existants, la réglementation relative à l'amiante est bien intégrée aux marchés engagés par le maître d'ouvrage. Un ajout pourra être fait dans l'étude d'impact sur ce point.
41	Champs électromagnétiques	Le maître d'ouvrage devra s'assurer que le projet n'a pas d'impact négatif sur l'exposition aux ondes électromagnétiques des établissements sensibles (établissements de santé, établissements recevant de jeunes enfants, ...)	Agence régionale de Santé	Pour l'analyse des effets potentiels des ondes électromagnétiques liés au futur métro, des modélisations ont été élaborées par un bureau d'étude spécialisé et présentées dans l'étude d'impact (pages 271 et suivantes pièce G2). Les études réalisées démontrent que les niveaux d'ondes électromagnétiques liés au fonctionnement du métro resteront inférieurs aux limites sanitaires pour le public présent dans l'infrastructure. En surface, le projet ne présentera pas d'effet sur les personnes.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
42	Part des déblais valorisables	Les services départementaux ont relevé une part différente de déblais valorisables différente entre le rapport 1 (25%) et le rapport 2 (66%) de l'étude d'impact.	CG 94	<p>Les études menées sur la géologie et la pollution permette d'estimer à ce stade que le volume de matériaux inertes représente environ 66% du volume total de déblais excavés lors des phase de creusement de l'infrastructure. Ces matériaux peuvent potentiellement contribuer à d'autres projets d'aménagement (remblaiement de carrières, projets paysagers...).</p> <p>Par ailleurs, au vu des horizons géologiques traversés par le tunnel, 25% du volume total de déblais est susceptible de présenter des caractéristiques adaptées pour une réutilisation dans le BTP (granulats, briques...), cette valeur est de fait plus faible au vu des critères de qualité exigés pour une réutilisation dans la fabrication de matériaux de construction.</p> <p>Ces estimations seront réajustées à partir des résultats des campagnes géologiques à venir (G12, G2...).</p>
43	Evacuation des déblais par voie fluviale	Les services départementaux indiquent qu'il n'est pas fait mention de l'évacuation des déblais par voie fluviale dans l'Etat initial, alors que cette filière reste à étudier au cas par cas comme indiqué dans l'Etude d'impact.	CG 94	<p>L'état initial réalisé présente le contexte actuel de la gestion des déblais en Ile-de-France, notamment les documents de gestion en vigueur.</p> <p>Les orientations retenues par la Société du Grand Paris pour la gestion et l'évacuation des déblais issus du creusement sont présentées dans la pièce G.2 relative au projet et à ses impacts. La SGP souhaite notamment favoriser le transport fluvial. À ce titre, les plates-formes fluviales existantes sont identifiées et présentées aux pages 113, 115 et 116. Au vu de la nécessité d'assurer une rupture de charge pour l'évacuation par le fleuve, la faisabilité sera étudiée dans le cadre des études d'Avant-Projet.</p> <p>Le lecteur peut également se référer au Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED) joint en annexe de l'étude d'impact.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
44	Evacuation des déblais	<p>Une attention particulière devra être portée sur les risques et les nuisances engendrés par l'évacuation des déblais sur le réseau routier et sur la plateforme de l'aéroport d'Orly.</p> <p>Les services départementaux suggèrent qu'une commission de suivi soit désignée pour contrôler le respect des engagements pris par le maître d'œuvre pour limiter les impacts de cette opération sur l'environnement.</p>	CG 94	<p>L'évacuation des déblais au niveau de la plateforme d'Orly est présentée en pages 75 et 76 du SDED (pièce G.4.1).</p> <p>L'organisation des flux routiers est présentée en pages 52 et 53. L'enjeu est de limiter au maximum l'utilisation de voiries communales. L'objectif premier consiste à rejoindre l'axe structurant de l'A6 en prévoyant une bonne articulation avec les réseaux primaire et secondaire desservant les bases chantiers. Les flux de circulation depuis et vers les chantiers seront adaptés pour éviter les heures de pointe.</p> <p>L'évacuation fluviale par la plateforme des Ardoines et le port de Choisy le Roi a été étudiée, mais elle n'est pas considérée pour le moment à titre de scénario de référence.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
45	Evacuation des déblais par la voie ferroviaire depuis le site de Pont de Rungis (pièce G4.1, p73)	<p>Les premières réflexions menées entre la SGP et RFF indiquent que le site de Pont de Rungis pourrait servir de site potentiel d'évacuation des déblais, notamment du fait de la présence d'un grand nombre de voies de service au nord du faisceau de voies principales.</p> <p>Toutefois, il convient d'étudier plus en détail certains points qui devront être levés pour la mise en œuvre de l'évacuation ferroviaire depuis ce site. Il s'agit notamment de s'assurer de la possibilité d'ajout de plusieurs trains fret dans un tissu dense de circulations Fret et voyageurs (ligne C du RER, TGV) sans impacter la robustesse de l'exploitation, et de la compatibilité avec les besoins en base travaux nécessaires pour les chantiers indispensables de renouvellement du réseau.</p> <p>Aussi, si la SGP confirmait l'opportunité de ce mode de transport pour l'évacuation d'une partie de ses déblais de chantier, une étude détaillée devra être engagée avec RFF et SNCF afin d'en confirmer la faisabilité.</p>	SNCF	Le SDED (pièce G.4.1 p73) précise que l'évacuation ferroviaire (des déblais) est un scénario à l'étude. Par conséquent, la SGP confirme l'opportunité d'étudier ce scénario avec les services de RFF et SNCF. Cette étude viendra compléter celle du scénario de référence qui prévoit l'évacuation fluviale via une installation portuaire et celle du scénario de « sécurité » qui prévoit l'évacuation par la route.

Caractéristiques du projet

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
46	Interfaces projet connexe	<p>Il serait souhaitable que les interfaces entre le futur SMR (Site de Maintenance et de Remisage) de Morangis et le projet de déviation de la RD 118, au niveau de Paray-Vieille-Poste, soient précisées ultérieurement de façon à garantir la faisabilité du projet départemental.</p> <p>Le profil en long présenté au sein de la pièce G.2 « Etude d'impact – impacts et mesures d'accompagnement », p.20, ne fait figurer qu'une seule intersection (celle située à Paray Vieille Poste). Il conviendrait, par conséquent, d'y reporter également la 2^{ème} intersection située à Morangis.</p> <p>Le traitement des deux accès au SMR de Morangis depuis la RD 118 devra être défini avec les services techniques du Département, notamment dans la perspective d'en limiter le nombre et de garantir le niveau de service de la RD 118.</p>	CG 91	<p>Le maître d'ouvrage a disposé des plans que lui a communiqués le CG91, au moment de la rédaction du dossier.</p> <p>A titre de précision, le maître d'ouvrage indique que la seconde intersection à Morangis se localise entre la tranchée ouverte et la tranchée couverte, sans qu'elle soit explicitement mentionnée sur le profil.</p> <p>Le maître d'ouvrage confirme qu'il prendra en compte les adaptations du projet de déviation de la RD 118 dans le cadre de l'exécution des travaux de la ligne 14 Sud.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
47	Implantation du SMR aux abords d'une voie à grande circulation	Il apparaît que le projet prévoit l'implantation du site en bordure de la commune de Morangis aux abords de la RD 118. Il sera donc nécessaire d'adapter l'aménagement des accès au site afin d'éviter tout problème de sécurité routière lors des entrées et sorties de véhicules, voire de réaliser des aménagements d'infrastructures permettant de diminuer la vitesse sur cette voie.	Direction départementale de la sécurité publique de l'Essonne	Cf. réponse précédente
48	Trafic	Le dossier indique que le flux maximal de voyageurs transportés dans l'interstation Gare de Lyon – Châtelet atteindra à l'heure de pointe la capacité maximale de la ligne. Les études à mener devront examiner finement les mesures à prendre pour s'assurer qu'à cet horizon, cette situation ne génère pas d'aléas dans l'exploitation de la ligne, et que les modalités d'exploitation du système de transport et des espaces voyageurs permettront d'organiser le transport et la circulation des voyageurs dans de bonnes conditions de confort et de sécurité. Compte tenu de ces éléments, il peut paraître regrettable que les travaux de prévisions de trafic ne présentent pas l'impact sur les trafics de la décision de réaliser les deux stations (Maison Blanche et Chevilly Trois Communes) qui étaient inscrites à titre conservatoire dans l'Acte Motivé.	RATP	<p>Les phases d'études à venir veilleront à examiner de manière approfondie les éventuelles incidences de la fréquentation prévisionnelle de la ligne 14 à terme, en perspective notamment de la régulation des circulations et de la gestion des flux en période de pointe.</p> <p>Les travaux menés en 2012 et 2013 en perspective de la définition du Nouveau Grand Paris des transports ont permis d'établir des orientations et d'arrêter des décisions partagées sur la définition des projets relevant à la fois du Grand Paris Express ainsi que de la modernisation et de l'extension du réseau existant. Ces orientations ont été présentées le 6 mars 2013 par le Premier ministre. A cette occasion, la réalisation des cinq gares retenues à titre conservatoire dans le schéma d'ensemble, dont les gares de « Maison Blanche » et « Chevilly Trois Communes » pour la ligne 14 Sud, a été confirmée.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
49	Augmentations de trafic et impacts (pièce H)	<p>RFF/ SNCF considère que les impacts potentiels de l'augmentation de la fréquentation de la ligne 14 prolongée sur le fonctionnement de la gare de Lyon ne sont pas abordés. RFF/SNCF estime que des études de flux devraient être réalisées pour vérifier le bon dimensionnement et le bon aménagement des espaces existants.</p> <p>RFF/SNCF estime que la méthode de prévision des impacts demande à être complétée et souhaite que de telles études soient menées dans le cadre du groupe de travail sur les interconnexions ferroviaires piloté par le STIF.</p>	SNCF	<p>De premiers échanges ont déjà eu lieu entre les différents partenaires concernés (SGP, STIF, SNCF, RATP, DRIEA) afin d'avoir une approche partagée sur l'évolution du nombre de voyageurs fréquentant la gare de Lyon. L'examen des trafics prévisionnels doit permettre d'apprécier la capacité des espaces existants à absorber ces trafics dans de bonnes conditions de sécurité et de confort et, le cas échéant, de déterminer les impacts qui pourraient être associés au Grand Paris Express.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
50	Maintenance de l'infrastructure	La RATP souhaite que les moyens nécessaires à la maintenance de l'infrastructure soient explicités dans la description du futur site de maintenance et de remisage (SMR) de Morangis, et qu'une position en ligne soit réservée à cet usage dans les espaces libérés par le démantèlement de l'atelier actuel de Tolbiac Nationale 2.	RATP	<p>La maintenance de l'infrastructure a été précisée dans la pièce D3 p 52.</p> <p><u>« Fonctionnalités</u></p> <p>Le site de maintenance et de remisage (SMR) des trains de la ligne 14 à Morangis est relié à la ligne par un tunnel de raccordement d'une longueur d'environ 2,1 km. Ce site est conçu pour accueillir les opérations suivantes en vue de satisfaire les besoins globaux d'exploitation de la ligne : la maintenance, le nettoyage, le remisage et la livraison du matériel roulant.</p> <p>Pour cela, il est composé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'un atelier de maintenance courante ; - de voies dédiées au grand nettoyage des navettes (en intérieur) ; - de locaux administratifs (encadrement, locaux sociaux) ; - de locaux logistiques et techniques ; - d'une machine à laver les trains (en extérieur) ; - de 4 positions de remisage (dont 2 pouvant accueillir chacune un train de travaux RATP-GI) » <p>La faisabilité d'insertion d'une voie d'évitement pour l'exploitant ou d'une voie dédiée au gestionnaire d'infrastructure dans l'ouvrage reconfiguré de Tolbiac Nationale 2 a été étudiée lors des études préliminaires.</p>

Urbanisation et Aménagement

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
51	Dénomination des communes concernées par le projet	En référence à la pièce G.4.2 de l'étude des effets sur l'urbanisation, P10, la DDT 91 signale que les communes de Paray-Vieille-Poste et de Morangis ont été oubliées sur le projet ligne 14 Sud et la commune de Wissous sur le projet de la ligne 18.	Préfecture de l'Essonne Direction des territoires	Le maître d'ouvrage veillera à procéder à la mise à jour des tableaux de la page 10 de la pièce G.4.2 en mentionnant pour chacune des lignes les communes traversées.
52	Périmètres des CDT autour du projet	Les cartes des CDT présentées en page 358 de la pièce G.2 « Analyse des impacts et des mesures » et en page 31 de la pièce G.4.2 « Effets sur l'urbanisation » ne tiennent pas compte de l'évolution en cours du CDT du Grand Orly vers un Contrat de Développement d'Intérêt Territorial (CDIT) dont le périmètre doit évoluer avec l'entrée de Savigny-sur-Orge et la sortie de Villeneuve-le Roi.	Préfecture de l'Essonne Direction des territoires et DRIEA	La carte des CDT présentée dans la pièce G. montre l'état d'avancement des CDT sur la base des données de l'IAU IDF disponibles au 1 ^{er} trimestre 2014. La promulgation de la loi « ALUR » en mars 2014 a en effet créé un nouvel outil, le CDIT. Le maître d'ouvrage tiendra compte de l'évolution du périmètre du CDT du Grand Orly et son évolution vers un CDIT. Il pourra être fait référence au CDIT dans les pièces G.2 et G.4.2 au moment de l'actualisation du dossier de DUP, réalisée juste avant l'enquête publique, suite à l'évolution du CDT du Grand Orly.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
53	Impact du réseau de transport sur l'habitat et le tissu urbain	<p>L'étude donne des projections pour la création d'emplois, l'arrivée de populations, les surfaces préservées de l'urbanisation nouvelle, mais il y a très peu de références (hormis les données des CDT) à la création future de logements, alors même que les quartiers de gare (aire d'influence de 800m environ) constituent les principaux pôles d'intensité en matière de production de logements. Il aurait été attendu une approche plus ciblée sur l'impact du réseau de transport sur l'habitat et le tissu urbain situé à proximité, en faisant référence aux nombres et caractéristiques des logements existants, aux situations potentielles de sur-occupation ou à la présence d'habitats insalubres dans les quartiers de gare. Une mise en parallèle aurait pu être réalisée avec la dynamique positive de desserrement que peut constituer la ligne 14 Sud comme vecteur d'attractivité et moteur de la construction de logements, en s'appuyant sur des projections sur la production de logements à l'horizon 2030 en lien avec les projets en cours ou à l'étude dans le périmètre des quartiers de gare.</p>	<p>Agence régionale de Santé</p>	<p>La complexité du sujet a conduit à faire une étude complémentaire sur les études des effets sur l'urbanisation (Cf. annexe de l'étude d'impact pièce G4.2 du dossier) avec la participation de la DRIEA.</p> <p>Les détails très précis demandés par l'ARS n'étaient toutefois pas disponibles au moment de la constitution du dossier de DUP et nécessitent des études et des estimations approfondies.</p> <p>Le maître d'ouvrage cherchera à y répondre dans le cadre des monographies des quartiers de gares réalisées par l'observatoire des quartiers de gares mis en place avec la DRIEA et l'APUR.</p>

Déplacements et réseaux de transport en commun

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
54	Connexion avec le réseau de transport en commun existant en gare d'Aéroport d'Orly	Le CG 91 demande à ce qu'une connexion optimale soit réalisée entre la nouvelle infrastructure et la ligne de tramway T7 (réduction des temps de correspondance pour les usagers en provenance ou en direction du sud de la plateforme aéroportuaire).	CG 91	<p>Le scénario retenu Bâtiment de jonction correspond à une implantation de la gare entre les deux terminaux, avec trois accès en direction de la gare routière, du bâtiment de jonction et du tramway T7. La gare constitue un point d'entrée majeur au réseau du Grand Paris Express, autour duquel s'organise un véritable pôle multimodal de transport destiné à offrir une correspondance avec le T7, les lignes de bus qui desservent le territoire et le TGV, si ce site est préféré à celui de Pont de Rungis dans le cadre du projet d'interconnexion sud des LGV.</p> <p>Le temps de correspondance entre les quais de la ligne 14 et le T7 est de l'ordre de 8 à 9 minutes.</p> <p>Des études ont permis d'optimiser ce temps de correspondance et elles seront poursuivies en phase maîtrise d'œuvre en coordination avec ADP.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
55	Optimisation du rabattement des bus et de la desserte du territoire essonnien depuis la gare d'Aéroport d'Orly	<p>Le CG 91 demande à ce que la gare routière soit réalisée au plus près de la station de métro.</p> <p>La gare d'Orly ne peut se réaliser sans offrir une véritable connexion aux territoires environnants. Le CG 91 considère que les études pour améliorer l'accessibilité à la gare de métro menées en partenariat avec le STIF et ADP doivent être l'occasion de penser l'organisation d'un véritable pôle d'échanges de rabattements de bus et de simplifier la circulation des bus sur les voiries de la plateforme aéroportuaire. Une offre de bus, complémentaire du T7, performante en temps de parcours, serait donc susceptible de faciliter l'accès au pôle multimodal depuis le Sud.</p>	CG 91	<p>Cf. pour rappel premier paragraphe de la réponse précédente.</p> <p>La gare constitue un point d'entrée majeur au réseau du Grand Paris Express, autour duquel s'organise un véritable pôle multimodal de transport destiné à offrir une correspondance avec le T7, les lignes de bus qui desservent le territoire. Il accueille des abris à vélo et consignes Véligo, des emplacements pour deux roues motorisées, dépose-minute et taxis, ainsi que plusieurs arrêts de bus.</p> <p>Elle aura trois accès : en direction de la gare routière, du bâtiment de jonction et du tramway T7. Le temps de correspondance entre les quais de la ligne 14 et le bâtiment de jonction est de l'ordre de 4 minutes. Le temps de correspondance depuis les quais vers la gare routière est de 6 minutes environ, et de l'ordre de 8 à 9 minutes pour le Terminal Sud et le T7.</p> <p>Un groupe de travail dédié à l'intermodalité sur la plateforme aéroportuaire a été lancé dès 2013, associant l'ensemble des acteurs concernés.</p> <p>Des études seront poursuivies en phase maîtrise d'œuvre en coordination avec ADP afin d'optimiser l'amélioration de l'accès des bus depuis le Sud au pôle multimodal.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
56	Correspondance : Désignation explicite de la maîtrise d'ouvrage en charge de la réalisation d'une traversée piétonne entre la gare GPE et le RER C à Pont de Rungis	<p>RFF/SNCF demande que soit précisé sous quelle maîtrise d'ouvrage est réalisée la traversée piétonne à niveau de la gare GPE vers la gare du RER C, à savoir sous maîtrise d'ouvrage SGP (pièce D4 p69)</p> <p>RFF/ SNCF demande donc la rédaction suivante : « Afin de garantir une connexion optimale en surface entre la gare GPE et le RER C, la réalisation d'une traversée piétonne à niveau (sous maîtrise d'ouvrage SGP) de la gare GPE vers la gare du RER C est prévue. Le temps de correspondance quai à quai entre la ligne 14 et le RER C est de l'ordre de 4 minutes. »</p>	SNCF	Le maître d'ouvrage a déjà apporté la précision demandée par RFF/SNCF dans la pièce D4 du dossier de DUP en précisant que la réalisation de la traversée piétonne à niveau de la gare GPE vers la gare du RER C à Pont de Rungis est réalisée sous maîtrise d'ouvrage SGP.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
57	Prolongements ultérieurs des lignes 14 et 18 au-delà du projet	Prendre des mesures conservatoires permettant le prolongement, à terme, de l'une ou l'autre des deux lignes 14 et 18, voire les deux, en vue d'une meilleure desserte du territoire essonnien par un mode lourd, structurant et complémentaire au réseau local.	CG 91	<p>Le maître d'ouvrage rappelle que dans le schéma d'ensemble, une gare double doit être réalisée (lignes 14 et 18) à Aéroport d'Orly pour permettre le bon fonctionnement de la ligne 14 Sud. Dans ce cadre, le maître d'ouvrage a étudié différentes positions pour la gare double : la position de la gare Bâtiment de jonction choisie par les partenaires est la meilleure parmi les scénarios étudiés pour la desserte de l'Aéroport, la connexion entre la ligne 14 et la ligne 18, et pour l'intermodalité Bus. Or, cette position implique que les tunnels aillent au-delà de la plateforme et se raccordent à un site de remisage et de maintenance situé à Morangis. Dans ce cadre, si le projet évoluait à la demande de l'Etat, il serait possible de prolonger la ligne 14 Sud, mais il ne serait pas possible de le faire à la place du site de maintenance : un débranchement du tunnel légèrement en amont du raccordement au SMR serait alors nécessaire.</p> <p>Le maître d'ouvrage a donc bien veillé à ne pas rendre impossible une éventuelle évolution du projet.</p>
58	Création d'une gare complémentaire au projet	Le CG 91 souhaiterait la création d'une gare complémentaire en solution aérienne à Morangis à moindre coût compte tenu du fait que les voies du métro sont prolongées au Sud de la plateforme aéroportuaire par rapport à la réalisation du SMR de Morangis. Cette gare offrirait un accès direct au métro GPE pour les essonniens sans rupture de charge induite par la mauvaise connexion entre le T7 et la gare Aéroport d'Orly. Elle permettrait de créer un pôle multimodal d'échange au sud de la plateforme aéroportuaire.	CG 91	Cf. réponse précédente

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
59	Correspondance entre la ligne 14 et le tramway T7	Demande de précision de la DDT 91 sur la nature des temps de correspondance entre les quais de la ligne 14 et ceux du T7 : temps de marche à pied ou bien temps optimisés (utilisation tapis roulant ou mise en place navettes).	Préfecture de l'Essonne Direction des territoires	Le temps de correspondance entre les quais de la ligne 14 et le T7 est de l'ordre de 8 à 9 minutes. Ce temps de correspondance prend en compte l'optimisation du cheminement (mise en place de tapis roulant et optimisation des accès). Les études seront poursuivies en phase de maîtrise d'œuvre en coordination avec ADP.
60	Répartition modale	Dans le tableau en page 214 de la pièce G.2 « Analyse des impacts et des mesures », les hypothèses de répartition modale prises pour l'accès à la gare d'Orly dans l'étude de stationnement interrogent (proportion comparée de rabattement à la gare par les modes actifs, par le réseau de transport en commun de surface et par voiture particulière).	Direction des territoires 91	La répartition prévisionnelle des modes de rabattement sur les gares du prolongement L14 Sud est abordée dans l'étude d'impact principalement sous l'angle du rabattement en voiture particulière (page 214 de la pièce G.2). A cet égard, le dossier d'enquête précise que les résultats sont à nuancer s'agissant de la gare Aéroport d'Orly, compte tenu du contexte particulier d'insertion de la gare au cœur de la plateforme aéroportuaire. L'approche générale retenue dans l'étude sur le stationnement consistait en effet à évaluer un potentiel de demande, établi notamment à partir du bassin de chalandise de la gare et de son accessibilité par le réseau routier. Cette approche n'est pas totalement transposable au cas de l'insertion d'une gare au sein d'un équipement de grande ampleur, dans un contexte non urbain, car elle ne permet pas de prendre en compte les contraintes spécifiques du stationnement sur la plateforme d'Orly.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
61	Intermodalité : rabattements autour des gares	<p>Les informations afférentes à l'organisation de l'intermodalité autour des gares pourraient utilement être développées. Il conviendrait ainsi de préciser les mesures envisagées autour des gares, existantes ou futures, et de leurs espaces publics proches (parvis, voirie, gare routière...) pendant les travaux. La DRIEA souhaiterait que les dispositions envisagées à la mise en service du nouveau tronçon pour organiser les modalités de rabattement (marche, vélo, bus, ...) vers les gares soient précisées.</p>	DRIEA	<p>Les espaces au niveau des gares dédiés à l'accès des usagers, soit par transport en commun, à pied ou en vélo sont présentés dans les pièces D et G.2 Il est souhaité le développement aux abords des futures gares d'une intermodalité de qualité et innovante pour offrir à l'ensemble des voyageurs, quel que soit leur mode de déplacement, des conditions optimales d'accès et de correspondance. Afin de proposer une intermodalité efficace avec les bus et les modes doux, chaque gare de la ligne 14 sud a été implantée et insérée dans l'espace urbain afin de permettre la mise en place d'un parvis et d'aménagements en faveur des bus devant l'entrée de la gare. Les aménagements pour les bus seront dimensionnés en tenant compte des besoins exprimés par le STIF qui étudie parallèlement la restructuration des réseaux existants.</p> <p>Dans cette perspective, le maître d'ouvrage a proposé qu'une étude intermodale soit lancée pour chaque gare afin de définir les projets d'aménagement. Ces projets devront être opérationnels à la mise en service de la ligne. Un pilote sera identifié par les partenaires pour conduire cette étude. Un comité de pôle rassemblant la SGP, le STIF, les collectivités locales gestionnaires de voirie, les opérateurs de transports et, le cas échéant, les établissements publics d'aménagements se réunira pour orienter les propositions du prestataire et entériner le programme d'actions.</p> <p>La Société du Grand Paris financera les études de pôle dans la limite de 100 000€ par étude. Elle financera les travaux sur ses emprises et pourrait contribuer au financement des projets intermodaux situés en dehors de son périmètre de maîtrise d'ouvrage.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
62	Débranchement de la ligne 7	Concernant la conception des ouvrages dans le secteur Maison Blanche, il serait pertinent de prendre en compte le maintien de la possibilité de réaliser ultérieurement le débranchement de la ligne 7. La faisabilité du débranchement de la ligne 7 pourrait être associée au prolongement de la ligne 5 à Place de Rungis (inscrite au SDRIF).	RATP	Le maître d'ouvrage pourra prendre en compte le maintien de la possibilité de réaliser ultérieurement le débranchement de la ligne 7. A cette fin, le maître d'ouvrage demande à ce que lui soient communiqués les plans relatifs au projet de débranchement de la ligne 7.
63	Allègement des réseaux existants	RFF / SNCF souhaite que les effets d'allègement du réseau existant présentés dans le dossier, ainsi que les bénéfices qui leur sont attribués en termes de gains de régularité, fassent l'objet d'une approche partagée avec les transporteurs concernés. De plus, RFF / SNCF considère qu'il convient également de tenir compte de potentiels impacts négatifs sur la qualité de service (confort, régularité, temps de trajet), qui seraient associés à l'évolution des conditions d'exploitation des lignes (augmentation du nombre d'arrêts Transilien nécessaires à la desserte en sécurité des gares d'interconnexion).	SNCF	Les résultats présentés en matière d'allègement des lignes de transport en commun existantes dans le dossier sont issus du modèle de prévisions de trafic de la DRIEA et ont été confortés par le modèle de prévisions de la RATP. Le maître d'ouvrage prend toutefois bonne note du souhait exprimé par RFF / SNCF de disposer d'une vision partagée sur ces effets du Grand Paris Express. Les impacts potentiels en termes de temps de trajet des évolutions de desserte ferroviaire sont déjà valorisés dans l'évaluation socio-économique, au travers de la comparaison usuelle entre les temps de parcours des voyageurs avec et sans projet. Il a en revanche été fait l'hypothèse que le renforcement des dessertes Transilien pour améliorer les interconnexions avec le Grand Paris Express n'était pas de nature à réduire le confort et la régularité sur ces lignes.

Sécurité

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
64	Sécurité civile	L'attention du maître d'ouvrage est appelée sur les points suivants : la couverture opérationnelle des chantiers la distribution des secours pendant les phases de travaux, la présence dans le fuseau du tracé d'établissements relevant de la réglementation des ICPE, la traversée de zones présentant des risques géologiques spécifiques (présence d'anciennes carrières sur le secteur nord du projet), la présence éventuelle de munitions ou d'explosifs, la modification éventuelle du schéma interdépartemental d'analyse et de couverture des risques (SIDACR) dans la phase d'exploitation définitive des lignes.	Préfecture de Police (BSPP et Direction des transports et de la protection du public)	Le maître d'ouvrage prend bonne note de ces observations, qui s'inscrivent dans la perspective de la transmission des prochains dossiers administratifs portant sur le projet. En complément des éléments figurant d'ores et déjà dans l'étude d'impact, des études spécifiques sont notamment prévues concernant les problématiques de diagnostic et dépollution pyrotechniques : elles serviront à alimenter les études de conception à venir du projet.
65	Dossiers de sécurité	La RATP signale qu'il ne paraît pas viable de constituer des dossiers de sécurité séparés en fonction des différents horizons de prolongements de la ligne 14 car cela ne permettrait pas d'avoir une vision globale de la sécurité sur toute la ligne. La définition des montages et des périmètres de maîtrise d'ouvrage n'est d'ailleurs pas encore figée, en l'état une réponse définitive en matière de sécurité ne peut donc être apportée.	RATP	Il est rappelé que le Dossier de Sécurité (DS) est demandé pour autoriser la mise en exploitation commerciale du tronçon concerné. A ce titre, le Dossier de Sécurité d'un prolongement doit prendre en compte aussi la démonstration de sécurité de la connexion à la ligne déjà en exploitation, ce qui permet d'avoir une vision globale sur l'ensemble de la ligne.

66	Réseau Ferré National (RFN)	<p>Les travaux réalisés sur le tronçon devront intégrer les contraintes de sécurité liées à l'exploitation du réseau ferré national, et intégrer les contraintes de sécurité liées à l'exploitation de celui-ci.</p> <p>Le projet prévoit la création de gares de correspondance avec celles existantes sur le RFN. Les études de sécurité relatives à ces sites devront prendre en compte les nouveaux flux de voyageurs et traiter les contraintes exportées vers les gares existantes. Les aménagements éventuellement nécessaires dans celles-ci devront être réalisés en concertation avec les propriétaires des sites et les pompiers.</p>	Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)	<p>Le maître d'ouvrage prendra en compte toutes les contraintes de sécurité liées à l'exploitation du réseau ferré national, et les intégrera tant dans l'organisation de la phase chantier que dans la conception des ouvrages définitifs.</p> <p>Les études menées par les gestionnaires d'infrastructures relatives aux incidences sur les gares et stations existantes prennent en compte les flux de voyageurs projetés à l'horizon de réalisation du réseau Grand Paris Express. Ces mêmes données d'entrée servent en parallèle à déterminer le bon dimensionnement des gares Grand Paris Express.</p>
67	Sûreté et sécurité	<p>Les ouvrages annexes situés sur l'emprise de l'aéroport (sortie de secours, désenfumage, ventilation...) peuvent accessoirement présenter des questions de sûreté (protection d'accès au côté piste) et de sécurité (fumée, givrage...)</p>	Direction de la Sécurité et de l'Aviation Civile	<p>Le maître d'ouvrage prendra en compte les servitudes et prescriptions en vigueur dans le secteur de l'aéroport d'Orly, tant pour l'organisation de la phase chantier que pour la conception des ouvrages définitifs, et ce dès lors qu'elles s'appliquent aux travaux réalisés.</p>

Avis sans observation

Emetteur	
Direction départementale des finances publiques du Val-de-Marne	Avis favorable émis quant à la réalisation de l'enquête publique
Société Française Donges-Metz (SFDM)	Absence de remarque
Direction Générale des Finances Publiques (Direction départementale du Val de Marne)	Avis très favorable au projet et à la réalisation de l'enquête publique
Direction Générale des Finance Publiques – Mission spéciale du RPIE (Responsable de la Politique Immobilière de l'Etat)	Avis favorable émis quant à la réalisation de l'enquête publique. Le RPIE a bien noté que le calendrier des opérations impactera l'activité du Service des Domaines, qui aura à réaliser les évaluations foncières préalables à l'acquisition des parcelles et des bâtiments.
Etablissement public d'aménagement Orly Rungis Seine Amont	Avis favorable émis par rapport au projet et à la réalisation de l'enquête publique. L'établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine Amont se tient à la disposition de la Société du Grand Paris concernant la conduite du développement de nouveaux quartiers autour des deux gares de MIN Porte de Thiais et de Pont de Rungis.
DRAC Ile-de-France - Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine (STAP) 94 Nathalie BARRY – Architecte des Bâtiments de France (ABF)	Absence d'observations de l'Architecte des Bâtiments de France.
Préfecture de police - Direction territoriale de la sécurité de proximité du Val-de-Marne - Etat Major BD.EC	Absence de remarques à formuler sur le projet détaillé.
Service Départemental d'Incendie et de Secours (Essonne)	Absence de remarques particulières à formuler.
Direction Régionale des Finances Publiques - RPIE (responsable de la politique immobilière de l'Etat)	Avis favorable émis sur le projet
Inspection Générale des Carrières 78, 91 et 95	Dans l'état actuel des connaissances acquises par le service, les communes concernées par ce tracé dans l'Essonne (Paray-Vieille-Poste et Morangis) ne sont pas connues comme étant affectées par d'anciennes cavités abandonnées.

ORANGE	<p>Absence de remarque particulière</p> <p>Dans le cadre de ses déviations éventuelles de réseaux liées à la réalisation du projet de la ligne 14 Sud, Orange demande à être associé le plus tôt possible aux études dans le but d'anticiper et de limiter au maximum les éventuels impacts sur leurs réseaux et en vue d'assurer le bon déroulement du projet.</p>
DRIEE	<p>La DRIEE rappelle qu'elle est chargée de l'instruction de plusieurs procédures d'autorisation nécessaires à la réalisation de ce tronçon (procédures au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, procédures au titre de la loi sur l'eau, demandes de dérogation à la protection des espèces protégées, procédures relatives aux sites Natura 2000, etc.). Dans ce cadre-là, la DRIEE invite la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage de ce projet, à prendre contact avec ses services en amont des dépôts de ses différentes demandes d'autorisation.</p>



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

www.societedugrandparis.fr