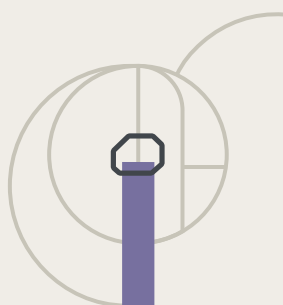


GRAND PARIS EXPRESS

LE MÉTRO DU GRAND PARIS



LIGNE 14 | SUD

OLYMPIADES <> AÉROPORT D'ORLY



BILAN DE LA CONCERTATION AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE

DÉCEMBRE 2014

SOMMAIRE

04 SYNTHÈSE

04 Une concertation au plus près du terrain

07 PRÉAMBULE

09 LE PROJET EN BREF

10 Caractéristiques du projet et territoires desservis

12 Le calendrier général du projet

15 LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

16 Une concertation sous l'égide du Garant de la CNDP

17 S'informer

22 Participer

26 Contribuer

29 L'ANALYSE QUANTITATIVE

31 La méthode

32 Les données quantitatives

37 L'ANALYSE QUALITATIVE

38 La concertation

40 Le projet et son opportunité

42 Le projet : tracé, tunnel, ouvrages annexes

44 Les gares

49 Le calendrier

50 Le coût et le financement

52 Les travaux et les nuisances

54 Les impacts environnementaux

56 Les impacts socio-économiques

57 Les impacts fonciers

58 L'aménagement autour des gares

59 La nouvelle offre de transport

61 L'intermodalité

64 CONCLUSIONS

67 ANNEXES

CRÉDIT PHOTO COUVERTURE : SACHA LENORMAND

UNE CONCERTATION AU PLUS PRÈS DU TERRAIN

Sur l'ensemble des tronçons du Grand Paris Express dont elle est maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris élabore et conduit le projet dans le cadre d'une concertation continue associant élus, partenaires, acteurs socio-économiques et habitants.

Sur le tronçon de la ligne 14 Sud, une phase de concertation renforcée s'est tenue du 3 juin au 1^{er} juillet 2014 ; elle a donné lieu à 8 réunions publiques¹ et à deux rencontres sur le terrain. La concertation se poursuit sur le site Internet de la Société du Grand Paris. L'ensemble des questions et avis ont été pris en compte jusqu'au 8 août 2014 dans ce bilan. Celui-ci constitue la synthèse et l'analyse des plus de 500 questions et avis adressés à la Société du Grand Paris pendant la période de concertation renforcée, que ce soit en réunion publique, sur Internet ou à l'occasion des rencontres sur le terrain.

La Société du Grand Paris a assuré la continuité des dispositifs de concertation renforcée en ayant recours aux mêmes modalités que pour les deux concertations précédemment organisées sur d'autres tronçons du Grand Paris Express : réunions publiques pour chaque gare, association et mobilisation des partenaires de la Société du Grand Paris, mise en place d'une rubrique dédiée au projet sur le site Internet de la Société du Grand Paris avec un formulaire spécifique permettant de recueillir les avis et questions en ligne, large information des publics (relations presse, expositions, affichage et diffusion de tracts notamment).

Des rencontres sur le terrain ont été mises en place, comme pour la concertation de la ligne 15 Ouest. Sur un territoire caractérisé notamment par une présence économique forte, ces démarches visaient à aller à la rencontre des publics travaillant sur le secteur.

LA CONCERTATION EN QUELQUES CHIFFRES

- ▶ **13 communes** concernées
- ▶ **8 réunions** publiques
- ▶ **2 rencontres sur le terrain**, auprès des habitants et des futurs usagers
- ▶ **229 930 dépliants** diffusés dans les boîtes aux lettres, et mis à la disposition des communes et des relais économiques
- ▶ **150 420 tracts** distribués sur les marchés et les lieux de transport
- ▶ **4 633 connexions** sur les pages dédiées à la ligne 14 Sud entre le 3 juin et le 31 août 2014, hébergées sur le site Internet de la Société du Grand Paris
- ▶ **2 589 participants** aux 8 réunions publiques de la concertation renforcée et aux rencontres
- ▶ **510 questions** et avis

UNE ANALYSE QUANTITATIVE ET QUALITATIVE DE L'EXPRESSION DU PUBLIC

Le dispositif de concertation mis en place sur le tronçon de la ligne 14 Sud a permis de réunir 2 589 personnes à l'occasion des réunions publiques et des rencontres de terrain, et de répondre aux 510 avis et questions formulées sur la période.

Par ailleurs, cette concertation s'est déroulée dans des conditions très favorables. L'engagement des collectivités locales, notamment par la mise à disposition des salles de réunion et de leur relais en communication, a permis de bénéficier de très bonnes conditions matérielles.

Les partenaires de la Société du Grand Paris étaient présents aux réunions : l'État, la région, le STIF, la RATP, RFF, la SNCF, et les collectivités locales. Ils ont chacun répondu aux questions du public portant sur leurs domaines de compétences.

La démarche a permis l'expression des préoccupations et la formulation des avis. Les sujets évoqués par le public sont mis en exergue par l'analyse quantitative et qualitative, de même que les réponses apportées par la Société du Grand Paris et ses partenaires.

Bonne lecture.

1. Dont une réunion complémentaire le 22 septembre 2014 à Paray-Vieille-Poste, organisée à la demande de la municipalité.

Le projet de ligne 14 Sud présenté lors de cette concertation est issu d'une démarche unique associant l'ensemble des partenaires de la Société du Grand Paris.

En particulier, le positionnement du tracé, des gares et des puits de sécurité résulte d'une réflexion menée en concertation avec les collectivités territoriales et les acteurs concernés : STIF, services de l'État et opérateurs de transport. Ainsi, depuis début 2011, **26 réunions de comités de pilotage** et **38 réunions de comités techniques** ont été organisées sur ce tronçon.

La phase de concertation qui s'est déroulée du 3 juin au 1^{er} juillet 2014 et dont ce document tire le bilan², a constitué une **démarche volontaire de la Société du Grand Paris**, au-delà de ce que la réglementation impose aux maîtres d'ouvrage. La Société du Grand Paris a ainsi souhaité maintenir et amplifier la **démarche de concertation continue** qui a sous-tendu, depuis le début, l'élaboration du projet.

À la différence du débat public de 2010, ce n'est plus l'opportunité du projet qui a été au cœur de cette phase de concertation renforcée : il s'est agi d'abord de partager les résultats des études menées, d'ajuster les phases ultérieures des études et d'enrichir le projet **en prévision de l'enquête publique prévue en 2015**, et donc d'informer et de recueillir tous les avis, toutes les remarques et interrogations sur les fonctionnalités des gares, de leur architecture, de la méthode de construction des ouvrages ou encore le déroulement des travaux.

2. Le bilan tient également compte de la réunion complémentaire organisée le 22 septembre 2014 à Paray-Vieille-Poste.



1

LE PROJET EN BREF

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET ET TERRITOIRES DESSERVIS

LA LIGNE 14 SUD ET SON TERRITOIRE

Le projet de ligne 14 Sud, objet de la concertation, consiste à prolonger la ligne 14 du métro de son terminus à Olympiades jusqu'à l'Aéroport d'Orly. Aujourd'hui, la ligne 14, entièrement automatique, est longue de 8,6 km d'Olympiades à Saint-Lazare. Elle accueille en moyenne 500 000 voyageurs par jour.

D'une longueur de 14 km, toujours en souterrain, le prolongement au sud de la ligne 14 comportera 7 nouvelles gares et desservira 11 communes sur Paris, dans le Val-de-Marne et l'Essonne.

Ainsi des pôles majeurs du sud francilien seront desservis :

- ▶ la vallée scientifique de la Bièvre, qui compte 35 000 étudiants et 8 500 chercheurs, deux CHU (Kremlin-Bicêtre et Paul Brousse), l'Institut Gustave Roussy, premier centre de lutte contre le cancer en Europe, et de nombreux laboratoires de recherche (CNRS, Inserm, Inrets, ENS) ou de grands groupes pharmaceutiques comme Sanofi ;
- ▶ le pôle Orly-Rungis, avec le 2^{ème} aéroport français et le plus grand marché de produits frais au monde.

Un site de maintenance et de remisage des trains sera construit sur la commune de Morangis.

À noter que la ligne 14 sera également prolongée au nord en deux étapes : dans un premier temps de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen (5,8 km) en passant par Pont Cardinet, Porte de Clichy, Clichy Saint-Ouen RER C, puis de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel (1,7 km).

Dès sa mise en service, elle offrira des correspondances avec les autres lignes du Grand Paris Express (lignes 15 et 18), et les lignes du réseau lourd existant telles que la ligne 7 du métro, la ligne du tramway T7 et celle du RER C.

LES TRAVAUX EN BREF

Le tunnel de la ligne 14 Sud sera presque entièrement réalisé au tunnelier, ce qui permet de réduire considérablement les gênes pour les riverains en limitant les impacts en surface. Les gares du tronçon seront réalisées à ciel ouvert, avec la technique dite de la « paroi moulée », la plus sûre pour garantir la stabilité des bâtiments proches du chantier, car elle permet de bien tenir les terrains avant tout creusement. Plus généralement, les méthodes constructives seront adaptées aux enjeux environnementaux du territoire, sur la base des nombreuses études environnementales destinées à alimenter les études de conception des ouvrages. Enfin, un schéma directeur d'évacuation des déblais a été élaboré pour tenir compte de l'équilibre territorial et évacuer les déblais au plus près de leur zone de production.

LE SERVICE PROPOSÉ

Les trains du prolongement de la ligne 14 Sud seront les mêmes que ceux qui circuleront sur la partie nord de la ligne 14 : métro sur pneu, d'une largeur de 2,45 m et de 120 m de long. Les rames seront composées de huit voitures, contre six actuellement sur la ligne 14. Accessible aux personnes à mobilité réduite, chaque train pourra accueillir environ 960 voyageurs et s'arrêtera dans toutes les gares, comme sur l'ensemble du Grand Paris Express. Ils offriront un niveau de confort et de sécurité au moins équivalent aux trains existants.

DES TEMPS DE DÉPLACEMENT RÉDUITS

- ▶ **Châtelet <> Villejuif IGR :**
15 minutes contre 37 minutes aujourd'hui
- ▶ **Aéroport d'Orly <> Gare de Lyon :**
21 minutes contre 48 minutes aujourd'hui
- ▶ **Aéroport d'Orly <> Issy RER :**
22 minutes contre 45 minutes aujourd'hui
- ▶ **Chevilly « Trois Communes » <> Noisy-Champs :**
28 minutes contre 1h12 aujourd'hui



LES GARES DE LA LIGNE 14 SUD³

- ▶ Maison-Blanche-Paris XIII^e
- ▶ Kremlin-Bicêtre Hôpital
- ▶ Villejuif Institut Gustave Roussy
- ▶ Chevilly « Trois Communes »
- ▶ M.I. N. Porte de Thiais
- ▶ Pont de Rungis
- ▶ Aéroport d'Orly

LES 13 COMMUNES CONCERNÉES PAR LA LIGNE 14 SUD

- ▶ Paris 13^e
- ▶ Le Kremlin-Bicêtre
- ▶ Gentilly
- ▶ Arcueil
- ▶ Cachan
- ▶ Villejuif
- ▶ L'Haÿ-les-Roses
- ▶ Chevilly-Larue
- ▶ Thiais
- ▶ Rungis
- ▶ Orly
- ▶ Paray-Vieille-Poste
- ▶ Morangis

3. Le nom des stations n'est pas définitif ; il sera discuté avec les acteurs locaux le moment venu.



© RENÉ SULTRA

LE CALENDRIER GÉNÉRAL DU PROJET

Les deux débats publics qui se sont déroulés de septembre 2010 à janvier 2011 sur le réseau de transport public du Grand Paris et sur le projet Arc Express⁴ ont abouti à la définition du réseau de transport public du Grand Paris, dont le schéma d'ensemble a été approuvé par décret du 24 août 2011.

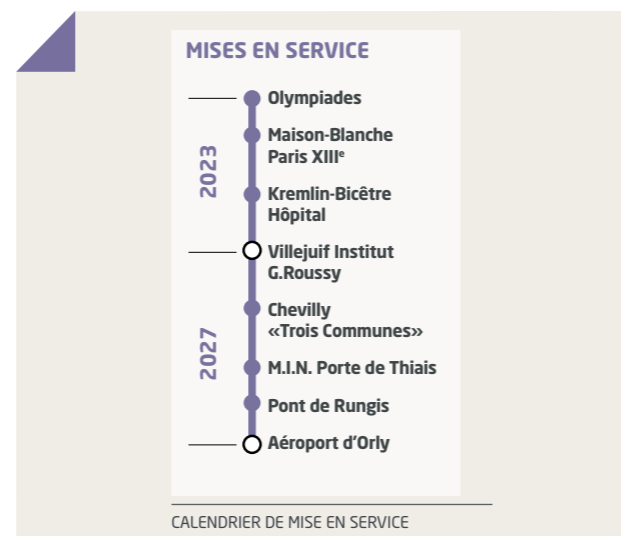
Depuis 2011, la Société du Grand Paris a travaillé et poursuivi ses échanges directs et réguliers avec les partenaires institutionnels et économiques du Grand Paris Express. En particulier, les élus sont étroitement associés à l'avancement du projet au sein des comités de pilotage, dédiés à chaque gare, comités permettant d'examiner les meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales pour l'implantation et l'insertion des gares. Ainsi, depuis 2011, 26 comités de pilotage et 38 comités techniques se sont tenus. Par ailleurs, pendant cette période, la Société du Grand Paris s'est tenue à la disposition des élus et des représentants des habitants, lors de conseils municipaux, de réunions de quartier ou lors de réunions publiques.

Enfin, elle a tenu le grand public informé de l'état d'avancement du projet, principalement grâce à son site Internet et à des articles de presse.

La concertation renforcée, qui s'est tenue du 3 juin au 1^{er} juillet 2014 et dont le présent document tire le bilan, a fait suite à cette phase de débat public, d'études et de définition concertée du projet. Elle a eu pour objectif de partager le résultat des études conduites par la Société du Grand Paris en amont de l'enquête publique et de recueillir les remarques, avis et interrogations du public pour enrichir le projet. Ce bilan sera mis à la disposition du public dans le cadre de l'enquête publique prévue en 2015.

Cette dernière étape doit permettre d'obtenir la déclaration d'utilité publique du projet, autorisant le démarrage des travaux préparatoires, en 2016.

La mise en service de ce tronçon initialement prévue à l'horizon 2023 pour la partie entre Olympiades et Villejuif - Institut Gustave Roussy, et 2027 pour la partie située entre Villejuif - Institut Gustave Roussy et Aéroport d'Orly, sera finalement unique et à l'horizon 2024. 300 000 voyageurs sont attendus à terme sur ce tronçon.



LA FEUILLE DE ROUTE DU GRAND PARIS EXPRESS ACCÉLÉRÉE : LA DESSERTE D'ORLY PAR LA LIGNE 14 SUD DÈS 2024

Au cours de cette étape de concertation, un nombre important de participants - habitants, élus, associations, acteurs économiques - s'est mobilisé et a fait part de son souhait de voir accéléré le calendrier de mise en service de la ligne 14 Sud. Ces demandes ont été entendues par le Gouvernement.

À l'occasion du conseil des ministres du mercredi 9 juillet 2014, le Premier ministre, Manuel Valls, a présenté les orientations du Gouvernement sur l'avenir de la région capitale.

Rappelant l'importance de l'impact positif du Grand Paris sur l'économie nationale, sur l'emploi et pour l'amélioration de la qualité de vie des Franciliens, le chef du Gouvernement a annoncé que son projet métropolitain s'appuiera sur plusieurs axes : la future métropole du Grand Paris, le Grand Paris des transports - le réseau de métro automatique Grand Paris Express et l'amélioration des transports du quotidien - ainsi qu'un plan de mobilisation pour le logement.

Manuel Valls a confirmé la feuille de route du Nouveau Grand Paris des transports décidée le 6 mars 2013 en rappelant que « l'amélioration des réseaux existants, la mise en œuvre du plan de modernisation pour les transports sera effective, tout particulièrement l'extension du RER E à l'Ouest et le prolongement de la ligne 11, à l'Est ». Le Premier ministre a par ailleurs décidé d'accélérer la feuille de route de réalisation du Grand Paris Express. La desserte de l'aéroport d'Orly et l'accessibilité du plateau de Saclay, par les lignes 14 Sud et 18, ainsi que la desserte de l'aéroport de Roissy avec la ligne 17, seront accélérées en vue d'une mise en service dès 2024.

Les gares du Grand Paris Express serviront également de socle au plan de mobilisation pour le logement en Île-de-France qui identifiera, en lien avec les collectivités locales, des sites susceptibles de bénéficier rapidement d'une construction importante de logements.

Un conseil interministériel consacré au Grand Paris s'est réuni fin 2014, sous l'autorité du Premier ministre, pour détailler les décisions du Gouvernement en faveur de ce projet métropolitain.

LES ÉTAPES SUIVANTES : L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

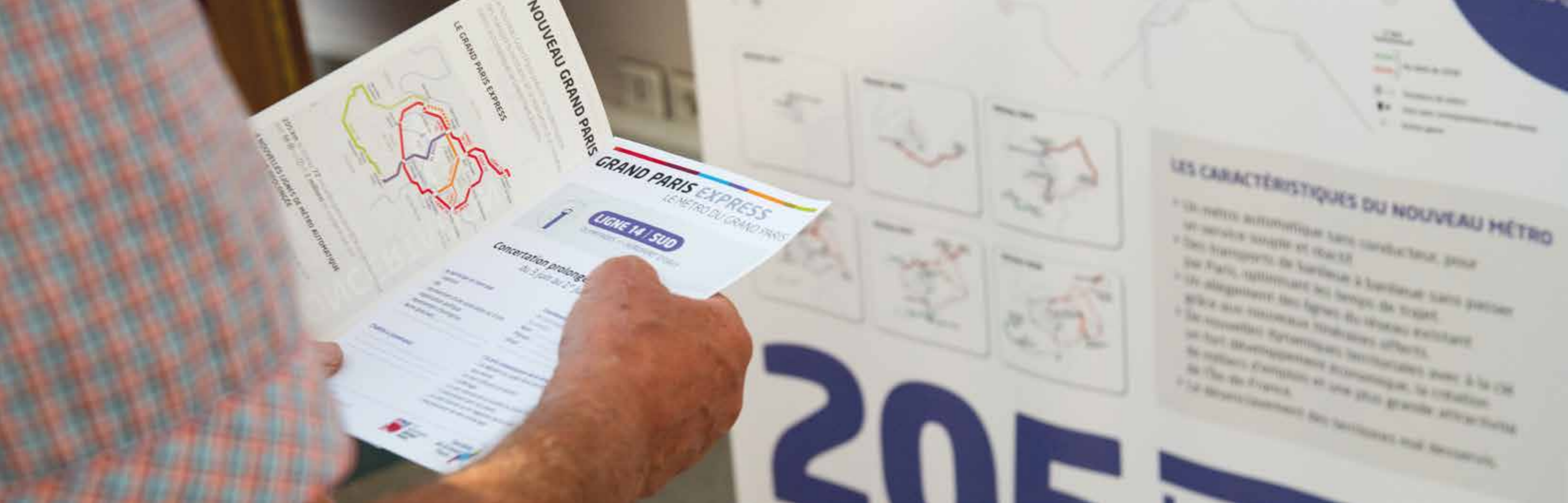
L'enquête d'utilité publique poursuit l'information des citoyens et le recueil des avis. Conduite par une commission d'enquête désignée par le président du tribunal administratif de Paris et organisée par la préfecture de la région d'Île-de-France, celle-ci se tiendra dans les mairies et préfectures concernées par le projet. Elle permettra aux citoyens d'exprimer leurs appréciations, suggestions et contre-propositions sur un registre d'enquête et/ou par courrier.

La commission d'enquête, composée de personnes indépendantes, doit établir un rapport relatant le déroulement de l'enquête et consigner, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet. Le Président de la commission d'enquête transmet le dossier de l'enquête et les registres accompagnés du rapport et des conclusions motivées au préfet de la région d'Île-de-France et au président du tribunal administratif de Paris. Ensuite, le projet est transmis au Conseil d'État en vue de sa déclaration d'utilité publique, prononcée par décret. Les rapports et conclusions de la commission d'enquête sont mis à la disposition du public pendant une année.



CALENDRIER GÉNÉRAL

4. www.debatpublic-reseau-grandparis.org et www.debatpublic-arcexpress.org



2

LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

Conformément à l'article L 121-13-1 du code de l'environnement, la Société du Grand Paris a, depuis les débats publics de 2010-2011, tenu systématiquement informée la Commission nationale du débat public (CNDP) des « modalités d'information et de participation du public mises en œuvre ainsi que de sa contribution à l'amélioration du projet ».

Comme pour les autres tronçons du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris a souhaité instaurer, en amont de l'enquête publique, un dialogue direct avec le grand public. Ce dialogue volontaire s'est tenu sous l'égide d'un garant nommé par la Commission nationale du débat public. Les modalités retenues ont visé à assurer la meilleure information possible à la fois sur la concertation elle-même et sur le projet soumis à cette concertation, à favoriser la participation du public et à lui permettre de contribuer à l'élaboration du projet.

UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DU GARANT DE LA CNDP

Pour cette étape de concertation renforcée, la Société du Grand Paris a sollicité auprès de la CNDP la nomination d'un garant. Monsieur Pierre-Gérard Merlette s'est vu confier cette mission par décision de la CNDP, le 2 avril 2014 (voir décision en annexe). Monsieur Merlette, Ingénieur civil des Mines, administrateur civil honoraire en retraite, a été membre de plusieurs commissions particulières de débat public et garant de plusieurs concertations.

Le 2 avril 2014, dans le cadre de la même décision, la CNDP a approuvé les modalités d'information et de participation du public mises en œuvre par la Société du Grand Paris sur le projet, dans la phase postérieure au débat public.

En amont de la concertation, et compte tenu de cette validation, le garant a veillé à ce que les informations diffusées au travers des différents supports soient fiables, de qualité et compréhensibles par tous ; il s'est en outre

assuré que les meilleures dispositions étaient prises pour la diffusion de l'information. Puis, pendant le temps des réunions publiques, son rôle a consisté à favoriser l'expression du public et à veiller à la qualité des réponses apportées par les intervenants aux questions du public. En outre, le garant a mis à la disposition du public une adresse électronique pour répondre à des questions éventuelles sur la concertation. Deux questions lui ont été adressées directement. Concernant les questions posées via le site Internet, l'ensemble des réponses apportées par la Société du Grand Paris ont été soumises au garant avant d'être envoyées par courriel.

Enfin, à l'issue de la concertation, il rédige un rapport remis à la CNDP, consultable par tous sur le site de la CNDP et de la Société du Grand Paris, et joint au dossier d'enquête publique.



MONSIEUR PIERRE-GÉRARD MERLETTE, GARANT DE LA CONCERTATION / © S. LENORMAND

S'INFORMER

En préparation de la concertation, un large dispositif a été mis en place pour informer le public concerné sur la concertation elle-même, en particulier sur la tenue des réunions publiques, ainsi que sur le projet de la ligne 14 Sud, afin de permettre à chacun de participer de manière éclairée à la démarche. Ce dispositif s'est appuyé notamment sur un partenariat étroit avec les élus et les services des communes concernées ainsi qu'avec les acteurs économiques.

LE PARTENARIAT AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

La Société du Grand Paris a mis en place avec les mairies concernées le dispositif d'information et de communication. En amont, lors des comités de pilotage en présence des élus et des partenaires, la Société du Grand Paris a présenté l'ensemble des modalités de ce dispositif.

Les supports suivants ont été notamment adressés aux communes :

- ▶ dépliants d'information sur le projet,
- ▶ panneaux d'exposition sur le projet,
- ▶ affiches génériques ou spécifiques (par commune) pour l'affichage municipal,
- ▶ rédactionnels, cartes, visuels divers afin d'alimenter leur site Internet et/ou leur magazine municipal.

LE DÉPLIANT D'INFORMATION



Un dépliant d'information sur le projet et sur les modalités de concertation a été conçu (voir dépliant en annexe) : composé de 4 volets, il réunissait les principales informations sur le cadre général du Nouveau Grand Paris, les objectifs du projet, ses grandes caractéristiques, le niveau de service prévu pour les voyageurs, le calendrier de réalisation, les bénéfices attendus de la mise en service de la ligne, ainsi que les modalités mises à la disposition du public pour s'informer, poser des questions et donner un avis.

Le dépliant a été diffusé dans toutes les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées par le projet. Il a également été envoyé à toutes les mairies, diffusé lors des réunions publiques et des rencontres sur le terrain (voir ci-dessous). Au total, 229 930 exemplaires ont été distribués, soit :

- ▶ 189 500 exemplaires dans les boîtes aux lettres (voir plan de diffusion ci-dessous),
- ▶ 20 500 exemplaires mis à disposition des communes,
- ▶ 17 000 envoyés aux acteurs économiques : Aéroport d'Orly, Hôpital Bicêtre, Klépierre (gestionnaire du centre commercial Belle Épine), ADOR (association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis), Institut Gustave Roussy,
- ▶ 1 630 exemplaires distribués lors des rencontres auprès des habitants et des salariés à Belle Épine et dans les restaurants inter-entreprises d'Orly,
- ▶ 1 300 exemplaires distribués en réunion publique.

LES TRACTS

Des tracts ont été réalisés pour annoncer chaque réunion publique. Ils ont été distribués (plus de **150 420** au total) avant chaque réunion aux 88 points de tractage identifiés en concertation avec les communes (transports en commun et marchés).



QUELQUES EXEMPLES DE TRACTS



TRACTAGE EN VUE DES RÉUNIONS PUBLIQUES / © DR

Plan de diffusion du dépliant dans les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées et distribution des tracts en vue des réunions publiques. Les opérations de tractage étaient effectuées entre 7h et 10h pour les transports en commun et de 9h à 12h pour les marchés.

Commune	Nombre de tracts distribués	Nombre de dépliant boîtés
Paris 13 ^e	13 800	43 000
Le Kremlin-Bicêtre	14 400	13 500
Gentilly	21 600	9 300
Cachan		14 600
Arcueil	10 800	10 400
Villejuif	10 800	28 000
L'Haÿ-les-Roses	3 600	13 600
Chevilly-Larue	19 800	8 300
Thiais	16 200	13 400
Rungis	19 800	2 700
Orly	9 720	9 800
Athis-Mons	5 700	13 400
Paray-Vieille-Poste	3 600	3 700
Morangis	600	5 800

LES AFFICHES

Une affiche générique, annonçant l'ensemble des réunions publiques, a été mise à la disposition des collectivités en version électronique ou papier. Par ailleurs, des affiches spécifiques ont été conçues pour annoncer localement chaque réunion. 900 exemplaires, tous formats confondus, ont ainsi été mis à la disposition des communes.



© DR

LES PANNEAUX D'EXPOSITION

Des panneaux d'exposition, sous forme de « kakémonos » (panneaux suspendus sur des supports mobiles) ont été conçus pour présenter le projet (présentation du Grand Paris Express, du tronçon, des gares) et mis à disposition des communes afin qu'elles puissent présenter l'exposition en mairie ou tout autre lieu d'accueil. Les kakémonos ont également été utilisés lors des réunions publiques et des rencontres de terrain.



KREMLIN-BICÊTRE - 16 JUIN / © S. LENORMAND

LES ANNONCES DANS LA PRESSE

Des annonces ont été diffusées dans les éditions départementales du Parisien. Une annonce générale informant de la concertation (sur un format d'une demi-page) a été publiée la veille de la première réunion publique. Des bandeaux de une, annonçant en détails la tenue d'une ou de plusieurs réunions publiques ont été publiés un ou deux jours avant la réunion publique, selon le calendrier. Au total, 8 annonces ont été publiées :

- ▶ 2 annonces génériques, une dans l'édition de Paris et une dans celle du Val-de-Marne ;
- ▶ 1 annonce locale dans l'édition Paris (annonce de la réunion de Paris 13^e) ;
- ▶ 4 annonces locales dans l'édition du Val-de-Marne (une annonce pour la réunion de Chevilly-Larue, une annonce pour la réunion du Kremlin-Bicêtre et 2 annonces communes pour les réunions de Thiais, Orly et Gentilly) ;
- ▶ 1 annonce locale dans l'édition de l'Essonne (une annonce commune pour les réunions de Thiais, Orly et Gentilly).

Plan d'insertion des annonces presse

Objet de l'annonce	Jour de parution	Édition du Parisien
Annonce générale de la concertation	2 juin 2014	Le Parisien 75
Annonce générale de la concertation	2 juin 2014	Le Parisien 94
Réunion publique du 3 juin à Paris 13	2 juin 2014	Le Parisien 75
Réunion publique du 5 juin à Chevilly-Larue	4 juin 2014	Le Parisien 94
Réunion publique du 16 juin au Kremlin-Bicêtre	14 juin 2014	Le Parisien 94
Réunion publique du 23 juin à Thiais	21 juin 2014	Le Parisien 94
Réunion publique du 24 juin à Orly	23 juin 2014	Le Parisien 91
Réunion publique du 1 ^{er} juillet à L'Haÿ-les-Roses	30 juin 2014	Le Parisien 94
Réunion publique du 22 septembre à Paray-Vieille-Poste	22 septembre 2014	Le Parisien 91

LA LIGNE 14 SUD ET LA CONCERTATION DANS LA PRESSE

Entre le 15 mai et le 24 septembre 2014, 45 articles ont été rédigés sur le prolongement de la ligne 14 au sud et sur la concertation. Ces articles ont rendu compte des temps de la concertation, comme les réunions publiques ou les rencontres sur le terrain. Ces articles ont également évoqué les grands sujets abordés par les participants : travaux, nouvelle offre de transport, enjeux économiques, calendrier... Enfin, ils ont annoncé l'accélération du calendrier de la réalisation de la ligne 14 Sud.



LES OUTILS NUMÉRIQUES

Une rubrique consacrée à la ligne 14 Sud a été créée dans la partie « concertation en cours » du **site Internet** de la Société du Grand Paris⁵. Cette rubrique comprend plusieurs sous-rubriques : *Actualités*, *Présentation*, *Concertation* et *Documents*. Dans la première, des actualités web annoncent la tenue des réunions publiques et les comptes rendus des réunions passées. La rubrique *Présentation* expose le projet général de la ligne 14 Sud et dans le détail, gare par gare. La catégorie *Concertation* indique le calendrier des réunions publiques, le plan d'accès des salles et donne accès à l'espace questions/réponses et dépôts d'avis. Enfin, les versions numériques des différents supports sont téléchargeables (dépliant d'information, panneaux d'exposition, diaporamas présentés en réunions publiques et les comptes rendus de réunions...).

Principales statistiques des pages consacrées à la ligne 14 Sud sur le site Internet de la Société du Grand Paris⁶

Données	Total
Pages vues	5 990
Consultations uniques	4 633
Temps moyen passé sur les pages	0 min 59 s
Entrées	1 460
Taux de rebond ⁷	26,33 %
Taux de sortie ⁸	19,10 %

Les **réseaux sociaux** ont été utilisés, notamment pour médiatiser les réunions publiques et la publication de leur compte-rendu.

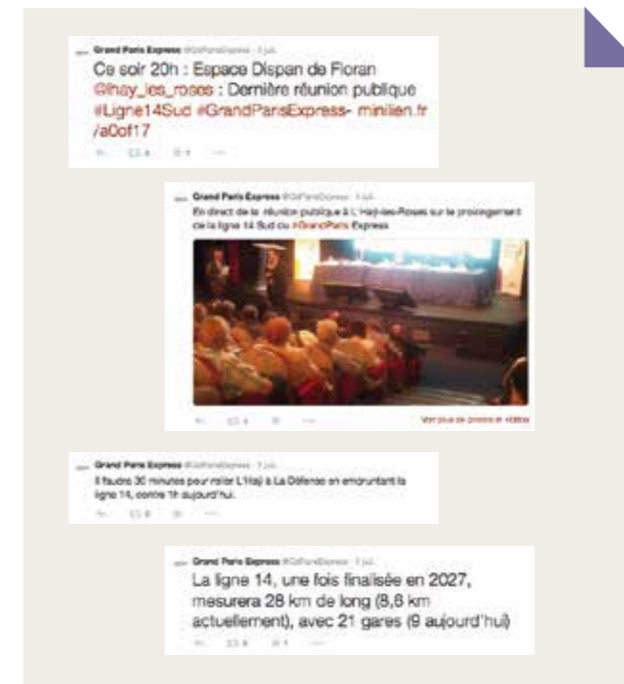
Ainsi, sur **Twitter**, trois publications ont été mises en ligne la veille, le jour et au lendemain de chaque réunion publique. Les acteurs relais (élus, journalistes, conseils généraux, associations actives de la communes) identifiés en amont, ont été mis en copie des publications.



La veille de chaque réunion publique, le message visait à annoncer la réunion, le même jour que paraissait l'annonce presse dans l'édition locale du Parisien.

Les acteurs étaient ainsi informés de la tenue de la réunion et pouvaient retweeter l'information afin de la partager avec leur propre réseau.

Le jour de la réunion, une nouvelle publication est effectuée avec un lien hypertexte renvoyant au plan d'accès de la salle sur le site de la Société du Grand Paris.



Enfin, le lendemain de la réunion, une dernière publication est mise en ligne. Par l'intermédiaire d'un lien hypertexte et en reprenant les éléments de langage de l'actualité web relative à la réunion publique, elle renvoie au compte-rendu de celle-ci, publié sur le site Internet du projet.



Par ailleurs, le compte **Facebook** de la Société du Grand Paris a été utilisé pour renvoyer aux actualités du site Internet. Le jour de la tenue de la réunion, une publication d'annonce avec le plan d'accès était mise en ligne. Le lendemain, dès la parution de l'actualité web sur la réunion publique de la veille, une nouvelle publication informait les internautes de la parution du compte-rendu.



Enfin, sur son compte **Flickr**, la Société du Grand Paris a publié de nombreuses photos des quartiers qui accueilleront une nouvelle gare du Grand Paris Express.

5. <http://www.societedugrandparis.fr/troncon/ligne-14-sud>

6. Statistiques entre le 3 juin et le 31 août 2014.

7. Pourcentage du nombre de visiteurs quittant le site après n'avoir visité qu'une seule page (ici consacrée à la ligne 14 Sud).

8. Pourcentage du nombre de fois où une page consacrée à la ligne 14 Sud a été la dernière page consultée de la visite sur le site internet.

PARTICIPER

Au-delà de l'information, des modalités ont été mises en œuvre pour permettre au public de participer directement à la concertation, demander des informations complémentaires, donner un avis, etc.

Ainsi **7 réunions publiques** ont été organisées sur le territoire du projet, entre le 3 juin et le 1^{er} juillet 2014, suivies d'**une réunion complémentaire** à Paray-Vieille-Poste à la demande de la municipalité le 22 septembre 2014. Ces réunions publiques, organisées en collaboration avec les communes, ont permis aux habitants, usagers de transport en commun, riverains, élus et partenaires d'exprimer leurs positions et attentes.

Le tableau qui suit présente l'organisation des réunions publiques et rappelle les modalités de tractage destinées à la publicité des réunions.

DATE/HORAIRE	LIEU	VILLES CONCERNÉES	GARE(S) PRÉSENTÉE(S)
Mardi 3 juin 2014 à 20h	Paris 13^e Salle des fêtes 1, Place d'Italie 75 013 Paris	Paris 13 ^e	Maison-Blanche - Paris XIII ^e
Jeudi 5 juin 2014 à 20h	Chevilly-Larue Théâtre André Malraux Place Jean-Paul Sartre 94 550 Chevilly-Larue	Thiais Chevilly-Larue Rungis	M.I.N Porte de Thiais
Lundi 16 juin 2014 à 20h	Le Kremlin-Bicêtre Espace Henri Maigné 18 bis, rue du 14 juillet 94 270 Le Kremlin-Bicêtre	Le Kremlin-Bicêtre Gentilly Arcueil	Kremlin-Bicêtre Hôpital
Lundi 23 juin 2014 à 20h30	Thiais Salle de la Saussaie 54, rue de la Saussaie 94 320 Thiais	Thiais Chevilly-Larue Rungis	Pont de Rungis
Mercredi 9 juillet 2014 à 20h	Orly Salon de la mairie Place de la nouvelle Mairie 94 310 Orly	Orly Athis-Mons Paray-Vieille-Poste Morangis	Aéroport d'Orly
Jeudi 26 juin 2014 à 20h	Gentilly Salle des fêtes de la Mairie 14, place Henri Barbusse 94 250 Gentilly	Le Kremlin-Bicêtre Gentilly Arcueil Cachan	Kremlin-Bicêtre Hôpital
Mardi 1 ^{er} juillet 2014 à 20h	L'Haÿ-les-Roses Espace Dispan de Floran 11, rue des Jardins 94 240 L'Haÿ-les-Roses	Villejuif L'Haÿ-les-Roses Chevilly-Larue	Chevilly « Trois Communes »
Lundi 22 septembre 2014 à 19h30	Paray-Vieille-Poste Espace Eric Tabarly 75 avenue Paul Vaillant-Couturier 91550 Paray-Vieille-Poste	Orly Morangis Athis-Mons Paray-Vieille-Poste	Aéroport d'Orly

Chaque réunion a duré un peu plus de deux heures. En présence du garant de la concertation, Pierre-Gérard Merlette, en tribune, les réunions ont été animées par un directeur des relations territoriales de la Société du Grand Paris.

Les présentations ont été faites par :

- l'un des membres du directoire de la Société du Grand Paris (le président Philippe Yvin ou Didier Bense),
- le directeur de projet, Guillaume Pons,
- le directeur des relations territoriales de Paris et du Val-de-Marne, Christian Garcia.

En outre, plusieurs collaborateurs de la Société du Grand Paris et de ses partenaires (STIF, RFF, SNCF, RATP) étaient présents dans la salle pour répondre aux questions de leur ressort.

Les réunions ont été articulées autour de deux temps principaux :

Partie 1 Introduction et présentation (40 à 50 mn environ)	<ul style="list-style-type: none"> ► Mot d'accueil du maire ► Introduction (Philippe Yvin ou Didier Bense) ► Projection d'un film de 4 minutes environ, présentant les objectifs du Nouveau Grand Paris, le calendrier du Grand Paris Express et le cadre de la concertation. ► Intervention de Pierre-Gérard Merlette, garant de la concertation⁹ ► Présentation du projet par la Société du Grand Paris : <ul style="list-style-type: none"> - Le Grand Paris Express - La ligne 14 Sud - Le Grand Paris Express près de chez vous, avec une présentation de la (des) gare(s)
Partie 2 Échanges avec le public	Questions et avis exprimés par les participants, réponses de la Société du Grand Paris et de ses partenaires. Conclusion sur les suites de la réunion.



KREMLIN-BICÊTRE - 16 JUIN / © SACHA LENORMAND



CHEVILLY-LARUE - 5 JUIN / © SACHA LENORMAND

GENTILLY - 26 JUIN / © SACHA LENORMAND

PARIS 13^e - 3 JUIN / © SACHA LENORMAND

9. <http://www.societedugrandparis.fr/video/grand-paris-express-concertation-continue-version-2014>

LES OUTILS ASSOCIÉS À CHAQUE RÉUNION PUBLIQUE

- ▶ les panneaux d'exposition sur le projet,
- ▶ le diaporama animé de présentation du projet adapté à chaque réunion, mis en ligne sur le site Internet,
- ▶ le film d'introduction,
- ▶ le dépliant d'information,
- ▶ les fiches « avis » et urne.



CHEVILLY LARUE - 5 JUIN / © S. LENORMAND



ORLY - 20 JUIN / © S. LENORMAND



L'HAY LES ROSES - 1^{ER} JUILLET / © S. LENORMAND

Chaque réunion a ensuite fait l'objet d'une **actualité brève dès le lendemain et un compte-rendu synthétique** de chaque réunion, d'une douzaine de pages, a été mis en ligne sur le site Internet de la Société du Grand Paris, après validation par le garant.

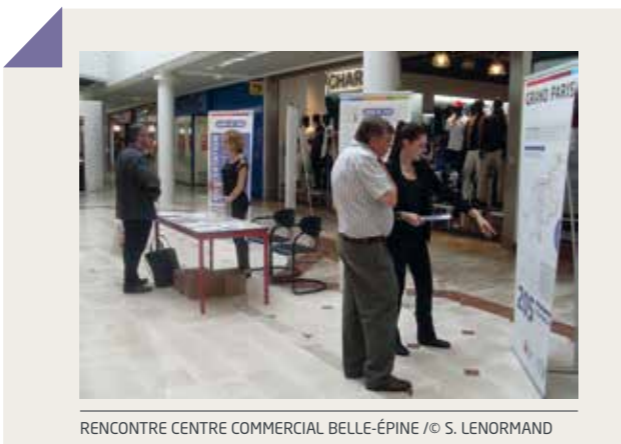
Enfin, un court film a été réalisé à partir des réunions qui se sont tenues à Paris et à Orly¹⁰.

10. <http://www.societedugrandparis.fr/restitutions-reunions-publiques-ligne-14-sud>

LES RENCONTRES SUR LE TERRAIN, AVEC LES HABITANTS ET LES FUTURS USAGERS

Deux rencontres « hors les murs » ont été organisées dans le cadre de la concertation renforcée. Elles avaient pour objectif de toucher plus largement le public potentiellement intéressé par le projet et de diversifier les possibilités d'information et d'expression, par des horaires et des lieux adaptés.

▶ **Dans le centre commercial Belle-Epine** : le mercredi 11 juin et le samedi 14 juin 2014, l'exposition mobile du projet, des dépliant d'information, des formulaires de questions et avis et une urne ont été installés au rez-de-chaussée du centre commercial, dans un périmètre d'une quinzaine de mètres carrés. Deux hôtesses ont animé le stand durant ces deux journées, distribuant plus de 600 dépliant sur les deux jours. Elles ont invité les passants à s'informer, à poser leurs questions et donner leur avis via les formulaires papier ou le site Internet. Le dépliant a été distribué à l'ensemble des enseignes par dépôt dans les boîtes aux lettres. Environ 200 exemplaires ont été laissés aux deux points d'accueil et d'information du centre. 40 fiches ont été collectées dans l'urne.



RENCONTRE CENTRE COMMERCIAL BELLE-ÉPINE / © S. LENORMAND

▶ **Dans les restaurants inter-entreprises de l'aéroport d'Orly** : la semaine du 16 au 20 juin, le même dispositif que celui du centre commercial de Belle-Epine a été installé à l'heure du déjeuner (entre 11h30 et 14h00) dans trois restaurants inter-entreprises : le lundi 16 juin au RIE Orly Sud, le jeudi 19 au RIE Orly Tech et le vendredi 20 juin au RIE Parc Central. Environ 1 000 dépliant ont été distribués sur les trois jours et une vingtaine de fiches-questions déposées dans les urnes.



RENCONTRES RIE DE L'AÉROPORT / © S. LENORMAND

CONTRIBUER

La concertation a permis à tous ceux qui le souhaitent de donner un avis et ainsi contribuer à l'enrichissement du projet. Toutes les questions et tous les avis du public ont reçu une réponse de la Société du Grand Paris.

Les questions et avis ont été exprimés de plusieurs façons :

- ▶ oralement, à l'occasion des réunions publiques ;
- ▶ par écrit, sur des fiches mises à la disposition lors des réunions publiques et déposées dans une urne ;
- ▶ directement sur le site Internet, dans la rubrique « Questions/Réponses »¹¹ ; en outre, quand la personne l'autorisait, les questions et avis portés sur les fiches ont été retranscrites dans la rubrique « Questions/Réponses » du site Internet pour être publiés.

Toutes les réponses apportées par la Société du Grand Paris ont été visées par le garant qui s'est assuré du caractère complet et fiable de ces réponses.

L'ensemble des questions et avis du public a été analysé et quantifié. C'est l'objet des parties 3 et 4 qui suivent.



ORLY - 24 JUIN / © S. LENORMAND

11. [http://www.societedugrandparis.fr/liste-questions-reponses/faq?section\[\]=580](http://www.societedugrandparis.fr/liste-questions-reponses/faq?section[]=580)



3

L'ANALYSE QUANTITATIVE

LA MÉTHODE

Le bilan de la concertation vise à rapporter le plus fidèlement possible les questions posées et les avis et suggestions exprimés par le public, ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage et ses partenaires.

Pour cela, il est fondé sur l'analyse croisée de :

- ▶ données quantitatives, qui fournissent un éclairage notamment sur les thèmes les plus explorés par les participants,
- ▶ et des éléments qualitatifs, les avis exprimés par le public, qui permettent d'entrer dans le détail de chaque thème.

POUR ÉLABORER L'ANALYSE QUANTITATIVE DES AVIS ET QUESTIONS, LES PARAMÈTRES SUIVANTS ONT ÉTÉ PRIS EN COMPTE :

- ▶ profil de l'intervenant : habitant, élu, représentant d'association ou représentant d'entreprise (ou non précisé) ;
- ▶ le thème (liste ci-après) ;
- ▶ l'origine communale des participants (si précisée) ;
- ▶ le département de référence : Paris, le Val-de-Marne, les Hauts-de-Seine et l'Essonne, autre (ou non précisé) ;
- ▶ le moyen d'expression : oral (réunion publique) ou écrit (urne, site Internet) ;
- ▶ l'échelle d'interpellation : Grand Paris Express / Société du Grand Paris, tronçon de la ligne 14 Sud, ville et gare, autre ;
- ▶ la compétence sollicitée : État, conseils généraux, ville(s), STIF, Société du Grand Paris, RATP, SNCF, RFF, Commission nationale du débat public, etc.

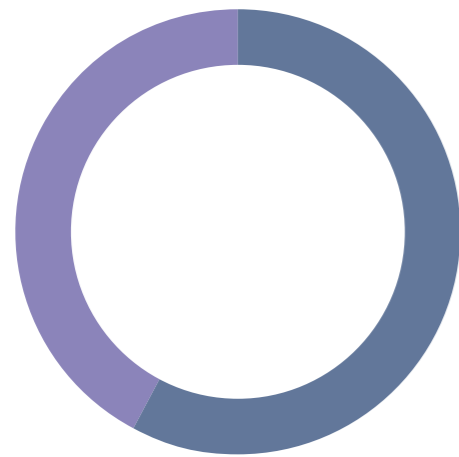
LE GROUPEMENT THÉMATIQUE RETENU EST LE SUIVANT :

- ▶ la concertation ;
- ▶ le projet et son opportunité ;
- ▶ le projet : tracé, tunnel, ouvrages annexes ;
- ▶ les gares ;
- ▶ le calendrier ;
- ▶ le coût et le financement ;
- ▶ les impacts environnementaux ;
- ▶ les impacts socio-économiques ;
- ▶ les impacts fonciers ;
- ▶ l'aménagement autour des gares ;
- ▶ les travaux et les nuisances ;
- ▶ la nouvelle offre de transport ;
- ▶ l'intermodalité.

LES DONNÉES QUANTITATIVES

Au total, **510 avis et questions** ont été formulés au cours de la concertation renforcée sur la ligne 14 Sud.

MODE D'EXPRESSION DES QUESTIONS ET AVIS



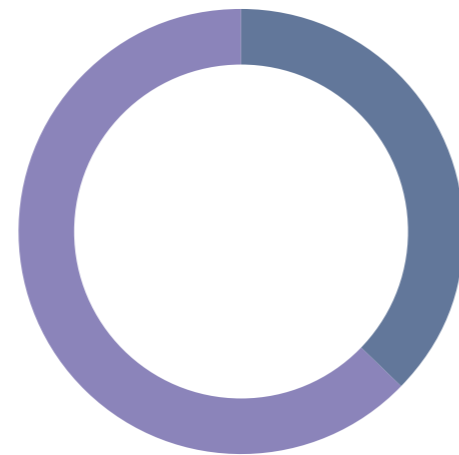
- Avis écrits (urnes et Internet) 58 % (soit 297 avis)
- Avis oraux (réunions) 42 % (soit 213 avis)

Une expression avant tout écrite

Les avis écrits constituent la principale source d'expression du public.

Plus de 75 % proviennent des feuilles déposées dans les urnes. Le site Internet, mis à disposition des citoyens en complément des moyens traditionnels de recueil des opinions, a été utilisé pour un quart des avis écrits.

PARTICIPATION À LA CONCERTATION



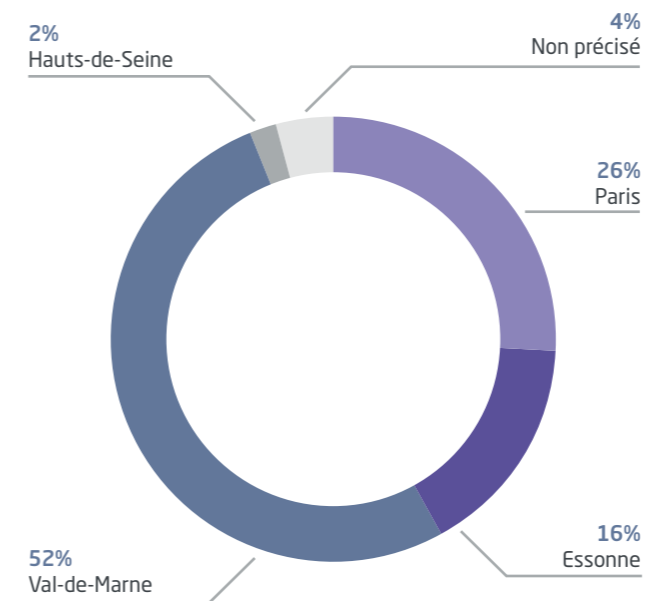
- Réunions publiques 967
- Rencontres sur le terrain 1 622

Des modalités de rencontres sur le terrain pour toucher tous les publics

Les opérations menées au centre commercial de Belle Épine et dans les restaurants inter-entreprises de l'aéroport d'Orly ont permis de favoriser à la fois la participation et l'expression de tous les publics, au-delà de la participation traditionnelle aux réunions publiques. Ainsi, les personnes touchées à l'occasion de ces opérations (via la distribution de dépliants) représentent plus de 60% de l'ensemble des participants à la concertation.

Les huit réunions publiques ont attiré au total 967 participants.

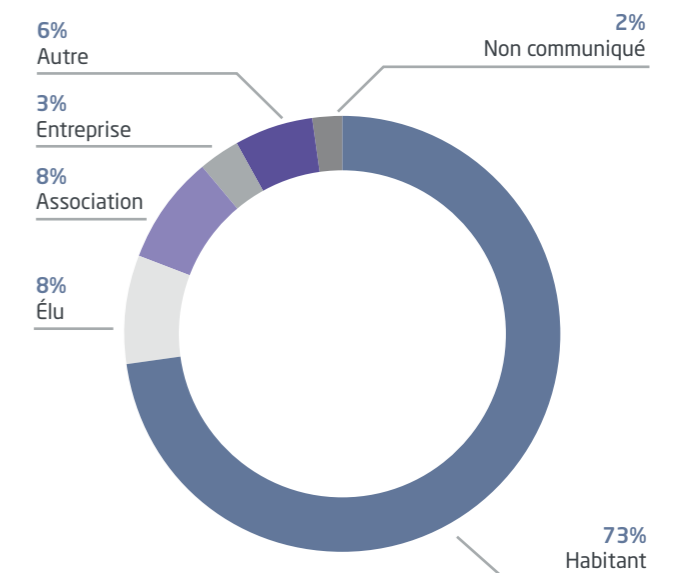
DÉPARTEMENTS D'ORIGINE DES QUESTIONS ET AVIS DÉPOSÉS DANS LES URNES ET RECUEILLIS SUR INTERNET



Une forte mobilisation des territoires concernés

Le Val-de-Marne, Paris et l'Essonne, principaux territoires d'implantation du projet, représentent 94 % des demandes d'information et opinions exprimées.

PROFIL DU PUBLIC FAISANT PART DE SES QUESTIONS ET AVIS (HORS AVIS DÉPOSÉS SUR INTERNET¹²)



Une participation populaire

Près de trois-quarts des personnes qui se sont spontanément identifiées en réunion publique ou dans les avis écrits déposés dans les urnes se sont présentées comme habitant du territoire de la ligne 14 Sud. Les représentants associatifs (8 %) et les élus (8 %) viennent ensuite.

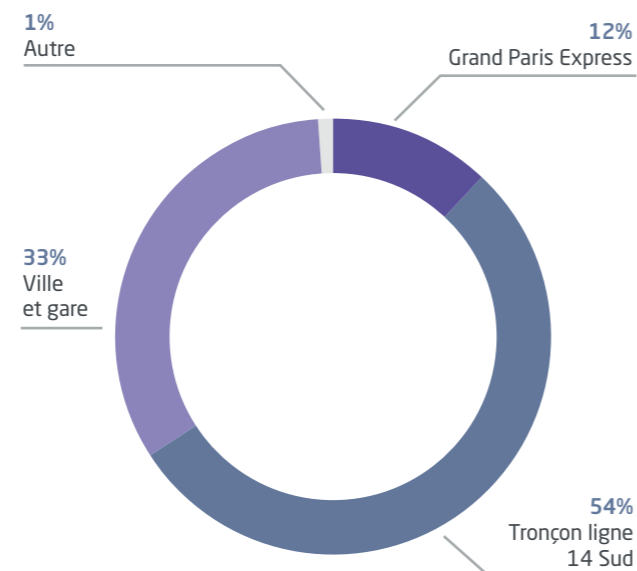
12. Ces données ne sont pas disponibles pour les avis déposés sur Internet.

LES DONNÉES QUANTITATIVES

ORIGINE DES PARTICIPANTS PAR VILLE (QUESTIONS ET AVIS DÉPOSÉS DANS LES URNES ET RECUEILLIS SUR INTERNET ET ÉMIS PENDANT LES RÉUNIONS PUBLIQUES)

Ville	Nombre d'avis et questions
Sans commune renseignée	16
Arcueil	1
Asnières-sur-Seine	1
Athis-Mons	16
Bagneux	1
Cachan	3
Chevilly-Larue	37
Choisy-le-Roi	7
Clichy	2
Créteil	1
Gentilly	34
Issy-les-Moulineaux	1
Juvisy-sur-Orge	2
Kremlin-Bicêtre	27
Le Plessis-Robinson	1
L'Haÿ-les-Roses	68
Limeil-Brévannes	1
Massy	3
Morangis	13
Nanterre	2
Orly	10
Paray-Vieille-Poste	17
Paris	154
Rueil-Malmaison	2
Rungis	6
Saint-Maur-des-Fossés	11
Savigny-sur-Orge	3
Thiais	24
Valenton	1
Villejuif	28
Villeneuve-le-Roi	1
Vitry-sur-Seine	5
Total	510

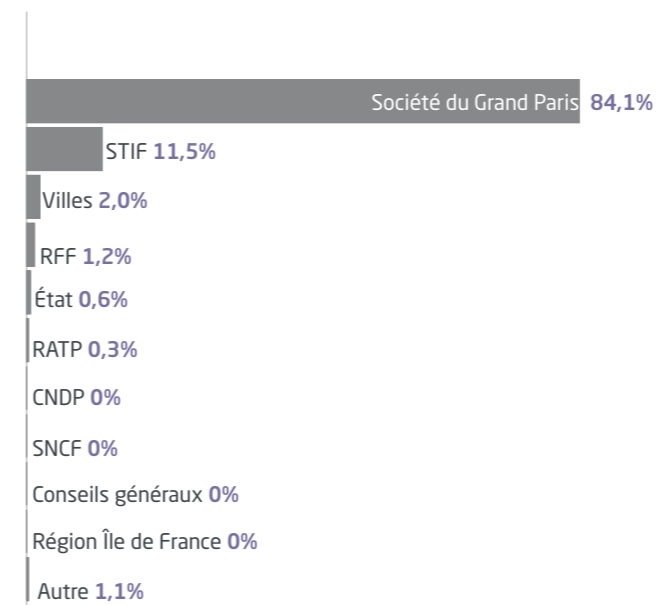
NIVEAU (SUJET) DES QUESTIONS ET AVIS DÉPOSÉS DANS LES URNES ET RECUEILLIS SUR INTERNET ET ÉMIS PENDANT LES RÉUNIONS PUBLIQUES



Le projet au centre des échanges

L'échelle des questions posées par les participants s'étend du Grand Paris Express jusqu'au niveau local des villes et des gares concernées par le projet de la ligne 14 Sud. Les questions relatives au projet du tronçon de la ligne 14 Sud représentent à elles seules 54 % des expressions. En y ajoutant les questions relatives aux villes et aux gares, la proportion d'avis liés à la ligne 14 Sud atteint 87 % des avis émis.

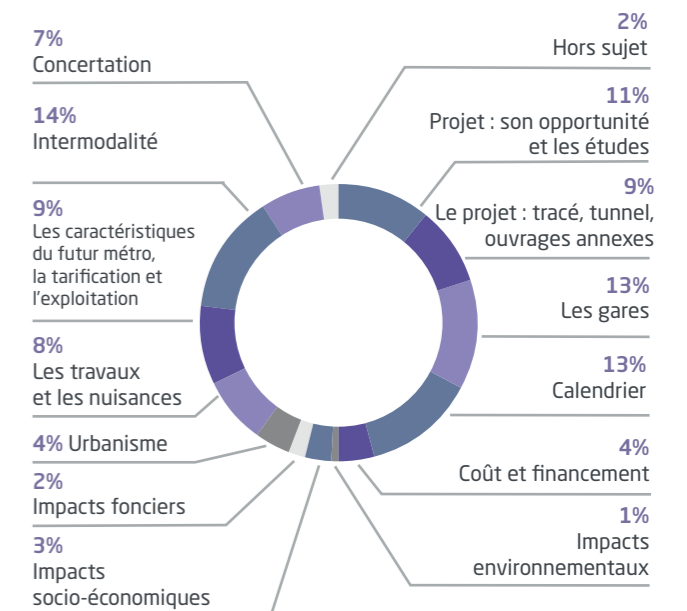
LES COMPÉTENCES ET ACTEURS INTERPELLÉS



Une information recherchée du côté du maître d'ouvrage

L'immense majorité des questions a été adressée à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet (84 % des expressions). Le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, est le deuxième acteur interpellé, avec 11 % des questions. Les villes sont ensuite sollicitées sur 2 % des questions.

LA RÉPARTITION DES QUESTIONS ET AVIS PAR THÈME



Une volonté de concrétiser un projet jugé urgent

Près de 26 % des avis portent sur les gares de la ligne 14 Sud et son calendrier. La plupart de ces expressions souhaitent l'accélération du calendrier du projet et demandent des précisions sur la conception et l'insertion des gares de la future ligne. L'intermodalité (14 %) a été également beaucoup évoquée, signe de la volonté du public d'aborder des aspects fonctionnels concrets du projet. L'opportunité du projet (11 % des avis) n'est globalement pas contestée.



4

L'ANALYSE QUALITATIVE

LA CONCERTATION

De nombreux participants se sont déclarés satisfaits de la qualité du dispositif de concertation mis en place par la Société du Grand Paris. Pour autant, l'objectif et le statut de ces échanges ont fait l'objet de questions. Le public veut savoir si son avis sera bien pris en compte, ou encore sur quels principes seront basés les arbitrages. Il s'interroge également sur la suite du processus devant aboutir à la réalisation concrète de la ligne 14 Sud.

LA SATISFACTION DE LA CONCERTATION DÉJÀ ENGAGÉE ET EN COURS

« *Le Grand Paris se construit dans la concertation* »

Patricia TORDJMAN, maire de Gentilly, réunion publique Gentilly, 26 juin 2014

Les élus présents aux réunions publiques ont souligné les liens étroits tissés avec la Société du Grand Paris : ils ont exprimé leur satisfaction d'être pleinement associés à l'élaboration du projet et ont témoigné de l'importance du dispositif de dialogue mis en place par la Société du Grand Paris avec les acteurs du territoire, notamment au sein des comités de pilotage travaillant sur chacune des gares du Grand Paris Express. Le caractère continu du dialogue a également été souligné par les acteurs institutionnels.

« *Toutes les questions que je me posais ont été évoquées et vos intervenants y ont très précisément répondu* »

Habitante, réunion publique Le Kremlin-Bicêtre, 16 juin 2014

Le public a souligné la qualité de l'information diffusée par la Société du Grand Paris et la précision des réponses apportées aux interrogations de chacun. À l'inverse, certains participants ont regretté des réponses parfois trop générales et conditionnées aux études restant à mener.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a réaffirmé sa volonté de poursuivre le dialogue déjà engagé avec les parties prenantes (élus, citoyens, entreprises, associations, etc.) depuis les débats publics, et ce jusqu'à l'achèvement de la réalisation du Grand Paris Express.

DES QUESTIONS SUR LE PROCESSUS DE CONCERTATION EN COURS

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Les participants se sont interrogés sur les objectifs de la concertation en cours et ont exprimé le souhait de voir leurs avis pris en considération par la Société du Grand Paris, craignant parfois que leurs demandes ne soient pas prises en compte.

Quelques participants ont également regretté l'absence de réunion publique pour la gare Villejuif - Institut Gustave Roussy (IGR).

Certains participants, opposés à tout ou partie du tracé retenu dans le réseau de transport public du Grand Paris, ont parfois jugé que le projet était déjà trop abouti pour être amendé grâce à la concertation et ont regretté que le tracé ne puisse être modifié. La station Maison Blanche - Paris XIII^e a fait l'objet de plusieurs remarques en ce sens. Certains ont ainsi estimé que les réunions organisées relevaient de l'information et non de la concertation.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a précisé que cette phase de concertation portait sur les enjeux propres à chaque gare de la ligne 14 Sud : accès, travaux, problématiques foncières, nuisances, interconnexions, etc. Les débats publics portant sur l'opportunité du projet ont eu lieu fin 2010/début 2011 et ont mobilisé plus de 15 000 personnes. La Commission particulière du débat public (CPDP) en a tiré un rapport reprenant l'ensemble des avis exprimés ; ce rapport a été pris en compte pour définir le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Le tracé du futur métro automatique et le positionnement des gares ont ainsi été définis dans le schéma d'ensemble qui a été approuvé par décret en Conseil d'État le 24 août 2011.

Depuis mars 2011, la Société du Grand Paris a poursuivi les échanges et mis en place une démarche de concertation avec la création, pour chaque gare, d'un Comité de pilotage local. Ce sont les résultats de ces échanges qui ont été présentés pendant cette phase de concertation.

La Société du Grand Paris a indiqué que la gare Villejuif IGR, nœud de correspondances entre les lignes 15 Sud et 14 Sud du Grand Paris Express, a été incluse dans la concertation préalable à l'enquête publique de la ligne 15 Sud. Une réunion publique concernant les gares de Villejuif Louis Aragon et Villejuif IGR s'est ainsi tenue le 18 octobre 2012. Cette réunion a été l'occasion de présenter la gare de Villejuif IGR en détail avec les futures correspondances entre ligne 14 Sud et ligne 15. C'est pourquoi, la Société du Grand Paris a fait le choix de ne pas présenter à nouveau des éléments similaires. La Société du Grand Paris a souligné que l'enquête publique de la ligne 14 Sud se tiendra au premier semestre 2015 et sera l'occasion d'évoquer à nouveau cette gare.

Plus spécifiquement, la Société du Grand Paris a accepté, sur proposition de M. Jérôme Coumet, maire du 13^e arrondissement de Paris, de revenir très prochainement vers les riverains de la future station Maison-Blanche et de les tenir informés régulièrement de l'évolution du projet.

LES DOCUMENTS DE LA CONCERTATION

Plusieurs participants ont demandé à pouvoir consulter sur le site Internet, les cartes, plans et diaporamas présentés en réunion. Certains ont indiqué avoir éprouvé des difficultés d'accès à la nouvelle version du site Internet de la Société du Grand Paris, regrettant qu'un site dédié ne soit pas mis en ligne comme sur d'autres projets de la Société du Grand Paris. D'autres encore ont souhaité disposer des cartes détaillées du tracé de la ligne 14 Sud afin d'en évaluer précisément les impacts.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Les documents présentés pendant les réunions publiques ont été mis en ligne sur le site de la Société du Grand Paris¹³. La Société du Grand Paris a indiqué que les documents plus techniques de la ligne 14 Sud, les études préalables, seront mises à disposition du public lors de l'enquête publique qui se tiendra dans le courant de l'année 2015.

LE SOUHAIT DE LA POURSUITE DE LA CONCERTATION JUSQU'À LA MISE EN SERVICE

« *Nous souhaitons que la concertation continue pendant les années à venir. [...] Le respect de l'avis des citoyens est important pour la crédibilité de la concertation* »

Habitant, réunion publique Paris 13^e, 3 juin 2014

« *Y aura-t-il une cellule de communication à l'écoute des habitants ?* »

Habitant, réunion publique Paris 13^e, 3 juin 2014

Représentants associatifs et habitants ont souligné la nécessité de poursuivre la concertation jusqu'à la mise en service de la ligne 14 Sud. Notamment, un habitant a demandé des précisions sur la façon dont les citoyens seront associés à l'élaboration des aménagements autour des gares. Par ailleurs, les modalités d'information des usagers et des citoyens pendant les travaux ont fait l'objet de nombreuses interventions de la part du public.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a souligné que son projet s'inscrit dans une démarche de concertation continue avec le grand public et l'ensemble des parties prenantes. Les équipes projets viennent expliquer l'état d'avancement du projet lors de réunions publiques, de conseils municipaux, de réunions associatives... Tout au long des travaux, des équipes de communication de proximité seront mises en place pour gérer la relation au quotidien avec les riverains des chantiers.

En ce qui concerne les aménagements autour des gares, la Société du Grand Paris a indiqué qu'il appartiendra aux collectivités locales en charge d'en définir le projet. En tant que de besoin et à la demande des élus, la Société du Grand Paris pourra s'y associer.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris a précisé qu'il est possible de poser des questions ou d'émettre un avis sur le site Internet du Grand Paris Express pendant tout le temps du projet¹⁴.

13. www.societedugrandparis.fr/troncon/ligne-14-sud#documents-de-la-concertation.
14. www.societedugrandparis.fr/dialogue/vos-questions-nos-reponses/depot-dun-avis

LE PROJET ET SON OPPORTUNITÉ

La plupart des participants ont apporté leur soutien au projet. Quelques voix se sont néanmoins élevées contre le projet en lui-même ou contre certaines décisions concernant le tracé et le positionnement des gares. Certaines personnes ont demandé l'étude d'alternatives.

LA DISCUSSION SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

« Il est nécessaire de réparer l'erreur historique d'avoir exclu l'aéroport d'Orly du réseau de transport ferré »

Stéphanie DAUMIN, maire de Chevilly-Larue, 5 juin 2014

De nombreux participants ont avant tout insisté sur l'absence de desserte satisfaisante de l'aéroport d'Orly. Ils y voient la possibilité de désenclaver l'aéroport historique de Paris, participant ainsi au rayonnement international de l'agglomération parisienne.

« Ça dégagera la ligne du RER B qui respirera un peu mieux. Cela avantagera les usagers »

Habitant, réunion publique Gentilly, 26 juin 2014

Les usagers du réseau existant ont souligné que la ligne 14 Sud allait soulager les lignes entrant dans Paris, comme le RER B ou la ligne 7 du métro. Ils appellent de leurs vœux une amélioration des conditions de transport grâce au réseau du Grand Paris Express et à la ligne 14 Sud en particulier.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a rappelé que l'un des objectifs du Grand Paris Express était, en effet, de désaturer le réseau existant, organisé en étoile autour de Paris, en favorisant les déplacements de banlieue à banlieue. Notamment, elle a indiqué que le tronçon Gentilly - Denfert-Rochereau du RER B sera déchargé de 15 à 20 %.

« Ce projet pourrait être très utile pour la desserte en banlieue »

Habitant, opération Belle-Epine

Plus généralement, le public a signalé que les projets portés par la Société du Grand Paris dans le Sud de Paris - lignes 14 et 15 - permettront de favoriser le recours aux transports en commun au détriment de la voiture. Les participants ont rappelé que ce secteur était mal desservi en transports en commun - de rocade notamment - et ont estimé que le projet du Grand Paris Express pouvait remédier à cette situation.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que l'intérêt du Grand Paris Express résidait notamment dans les nombreuses correspondances avec le réseau existant. Le futur réseau de transport concourra à améliorer les transports au quotidien en permettant les déplacements directs et rapides d'une banlieue à l'autre sans avoir à passer par le centre de Paris.

LES ALTERNATIVES À LA LIGNE 14

Plusieurs participants ont questionné la Société du Grand Paris sur l'étude des alternatives à la ligne 14 Sud. Ils ont mis en avant la possibilité de recourir à d'autres modes de transport que le métro, comme le tramway.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a répondu que le tramway ne pouvait pas remplir les mêmes objectifs qu'un métro, car les possibilités qu'il offre sont moindres en termes de desserte, de capacité et de vitesse. Elle a ainsi rappelé que la fréquentation attendue sur les lignes du Grand Paris Express rendait impossible le recours au tramway. Néanmoins, la Société du Grand Paris a souligné que de telles infrastructures légères pouvaient être complémentaires et participer au développement de l'offre de transports en Ile-de-France.

LE GRAND PARIS EXPRESS ET L'AMÉLIORATION DE L'EXISTANT

Si le public a majoritairement soutenu le projet et son action de désaturation sur le réseau existant, des questions ont été posées concernant ces moyens de transport existants et leur amélioration. La saturation du RER B et de la ligne 7 a notamment été soulignée par plusieurs participants. Ils ont demandé à la Société du Grand Paris et ses partenaires de préciser les actions envisagées sur le réseau existant.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a précisé que le protocole passé entre l'État et la région, le 26 janvier 2011, à l'issue des débats publics sur le réseau de transport public du Grand Paris et sur Arc Express, s'accordait sur deux objectifs qui ont été confortés dans le cadre du Nouveau Grand Paris des transports présenté par le Gouvernement, le 6 mars 2013 :

- réaliser un nouveau métro automatique en rocade ;
- améliorer le réseau de transport existant et accélérer un certain nombre d'opérations nouvelles (prolongements de lignes de tramway et de métro notamment).

En plus de la réalisation du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris contribue financièrement au développement et à la modernisation des transports franciliens existants en participant à hauteur de 2,45 milliards d'euros au plan de mobilisation de 12 milliards d'euros convenu entre la région Île-de-France, l'État, les départements et le STIF. De plus, la création du Grand Paris Express, par son effet de désaturation, va permettre de réduire la surcharge et d'améliorer le fonctionnement du réseau existant.

Par ailleurs, la création du Grand Paris Express, reposant largement sur des rocades, répond à des objectifs que le réseau actuel, même amélioré, n'aurait pas pu remplir. Ce dernier est en effet construit en étoile et n'est donc pas adapté aux déplacements croissants de banlieue à banlieue.

Faute d'offre, la proportion de déplacements en petite couronne qui s'effectuent aujourd'hui en transports en commun est beaucoup plus faible que dans Paris intramuros. De surcroît, nombreux sont les Franciliens obligés de passer par le centre de Paris pour aller de banlieue à banlieue, ce qui a pour conséquence de saturer les lignes de métro existantes.

LE PROJET : TRACÉ, TUNNEL, OUVRAGES ANNEXES

Le tracé de la ligne 14 Sud a fait l'objet de demandes de précision de la part des habitants cherchant à déterminer si le métro passera sous leurs habitations. La profondeur du tunnel et le positionnement du site de maintenance et de remisage ont également fait l'objet de questions.

LE TRACÉ

« Y a-t-il un tracé précis du prolongement de la ligne 14 ? Habitant Gentilly, je souhaiterais savoir si tous les immeubles seront préservés »

Habitante, réunion publique Gentilly, 26 juin 2014

« Relier Paris via Villejuif ou accéder à l'aéroport d'Orly est à présent aisé, quel est l'intérêt, n'y a-t-il pas des économies à réaliser ? »

Avis déposé sur le site Internet de la Société du Grand Paris

« Pourquoi ne pas avoir utilisé une des branches de la ligne 7 pour la première partie de la prolongation afin d'utiliser ce qui existe déjà tout en supprimant une fourche ? »

Habitant, réunion Paris 13^e, 3 juin 2014

Plusieurs questions ont porté sur le tracé avec des demandes locales parfois très précises. Les habitants ont voulu connaître le passage exact de la ligne 14 Sud pour évaluer l'impact du projet sur leur quotidien : nuisances éventuelles pendant les travaux et lors de la mise en service, risque d'expropriation en surface et en sous-sol, préservation du bâti... Le tracé a parfois fait l'objet de critiques de la part de certains participants qui ont regretté les choix effectués par la Société du Grand Paris, qui feraient de la ligne 14 un doublon avec le tramway T7 ou la ligne 7 du métro.

Quelques participants ont demandé des précisions sur la faisabilité d'un prolongement de la ligne 14 au sud de la gare Aéroport d'Orly : ils ont par exemple voulu savoir s'il était possible de transformer le site de maintenance et de remisage prévu à Morangis en gare.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a également expliqué que le tracé proposé à la concertation se présentait sous la forme d'un fuseau de 100 mètres de large. Cependant, la Société du Grand Paris a précisé que ces éventuels ajustements ne pourront être que mineurs en raison des nombreuses contraintes qui déterminent en grande partie le tracé. Il s'agit notamment de garantir les correspondances avec les gares actuelles et de positionner les ouvrages annexes (puits de ventilation et de sécurité) dans la mesure du possible sur l'espace public. Ce tracé sera ajusté en fonction des études complémentaires. Il sera définitivement arrêté à l'issue des études dites « d'avant projet ».

La Société du Grand Paris a rappelé que le schéma d'ensemble du réseau Grand Paris Express, dans lequel figure la ligne 14 Sud, est issu des débats publics qui se sont tenus entre septembre 2010 et fin janvier 2011 réunissant plus de 15 000 personnes et des consultations qui ont suivi. Ce schéma d'ensemble a fait l'objet d'un protocole d'accord État-région relatif aux transports publics en Île-de-France, le 26 janvier 2011, puis a été approuvé par décret du Conseil d'État le 24 août 2011.

En ce qui concerne un prolongement de la ligne 14 au sud d'Aéroport d'Orly, la Société du Grand Paris a indiqué s'être assurée qu'un tel projet soit techniquement faisable : un débranchement du tunnel serait alors nécessaire, car il n'est pas possible de transformer le site de maintenance et de remisage de la gare.

LE TUNNEL

« Quelle sera la profondeur du tunnel ? »

Habitant, réunion publique Paris 13^e, 3 juin 2014

De la même manière que pour le tracé, plusieurs interventions du public ont porté sur le tunnel de la ligne 14 Sud. Citant l'exemple du métro parisien, plusieurs participants se sont enquis de la profondeur du tunnel, redoutant des nuisances vibratoires et sonores dans les bâtiments en surface.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a précisé que le tunnel serait situé entre 20 et 30 mètres de profondeur. Elle a indiqué que cette profondeur, liée à de fortes contraintes géologiques et au passage sous les réseaux de transport existants, permettra de limiter les bruits et vibrations. Elle a ajouté que le métro parisien se situait à une profondeur bien moindre que celle du Grand Paris Express, parfois au contact direct des fondations des bâtiments en surface.

LES OUVRAGES ANNEXES

Le positionnement des ouvrages annexes a fait l'objet de quelques questions. Ces ouvrages comprennent aussi bien les puits de ventilation et de sécurité que le site de maintenance et de remisage, dont l'implantation est prévue à Morangis. Les participants ont souhaité en connaître la fonction, la superficie et la nature des travaux à mener pour leur réalisation. Un participant a également voulu savoir si ce site de maintenance et de remisage serait commun aux lignes 14 et 18.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

En ce qui concerne les puits de ventilation, la Société du Grand Paris a rappelé que la réglementation impose d'avoir, tous les 800 mètres, des puits de sécurité permettant aux pompiers d'accéder rapidement au tunnel en cas d'incident. Ces derniers auront également vocation à ventiler le tunnel. Ces puits seront réalisés en souterrain et ne seront visibles en surface que par une grille d'environ 40 m².

Le site de maintenance et de remisage (SMR) sera situé au sud-ouest de la plateforme aéroportuaire, sur les terrains d'Aéroport de Paris et sur la commune de Morangis. La parcelle qui abritera le SMR fait environ 13 hectares, dont 5 hectares seront dédiés aux voies de remisage, aux voies de nettoyage, un hall de maintenance des trains et un parking pour les salariés du site. Ce site assurera l'entretien et la maintenance des trains de la moitié de la ligne (environ 37 trains) ; il viendra en complément du site qui sera installé à Saint-Ouen dans le nord de la ligne, dans le cadre du prolongement à Mairie de Saint-Ouen, sous co-maîtrise d'ouvrage RATP/STIF.

La Société du Grand Paris a par ailleurs indiqué que la réflexion se poursuivait quant à l'utilisation commune du SMR pour les lignes 14 et 18, tout en soulignant que le matériel roulant des deux lignes serait a priori différent.

LES GARES

Les gares ont été au cœur des échanges lors des réunions publiques. Les questions abordées ont principalement porté sur leur emplacement et sur leur connexion avec les équipements et réseaux existants (bâtiments voyageurs ou autres modes de transport). Le public s'est également interrogé sur les moyens d'accès aux gares.

Les participants ont demandé des précisions sur les services qu'abriteront les gares. Le public a également souhaité savoir comment se déroulerait leur conception architecturale.

L'EMPLACEMENT DES GARES

L'emplacement des gares a suscité de nombreuses questions de la part du public. Les participants ont souhaité connaître les tenants et les aboutissants qui ont conduit la Société du Grand Paris à positionner les gares de la ligne 14 Sud. Ils ont souvent interrogé la Société du Grand Paris sur les projets qu'elle envisage autour des gares.

Tout particulièrement, la station Maison-Blanche - Paris XIII^e a fait l'objet de plusieurs questions. Inquiets des impacts potentiels sur les immeubles avoisinants, plusieurs riverains ont par exemple questionné le choix de l'emplacement de cette gare, au pied de la tour Super Italie. Certains riverains de la future station Maison-Blanche - Paris XIII^e ont estimé que la Société du Grand Paris n'avait pas pris leur avis en compte dans l'aménagement des gares et de leur environnement immédiat. Ces personnes ont demandé des études complémentaires pour étayer la justification du projet, en termes de positionnement des stations, d'études de sol, de projet urbanistique... La gare de Kremlin-Bicêtre Hôpital a également fait l'objet de remarques du public, qui a noté son environnement extrêmement contraint par la proximité immédiate de l'hôpital Bicêtre. Les participants ont aussi attiré l'attention sur la gare de Pont de Rungis, située sur un territoire isolé de la commune de Thiais, difficilement accessible pour les habitants.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a souligné que l'emplacement des gares de la ligne 14 Sud a été déterminé en concertation avec ses partenaires et les élus du territoire, dans le cadre des comités techniques et des comités de pilotage mis en place pour chaque gare depuis 2011. Leur positionnement résulte d'un ensemble d'éléments : la volonté des parties prenantes, les contraintes techniques et environnementales, le respect des coûts et des délais, etc.

LA STATION MAISON BLANCHE - PARIS XIII^e

La future station Maison-Blanche - Paris XIII^e sera implantée entre la rue Caillaux et la rue Tagore, le long de l'avenue d'Italie, à l'Est de l'actuelle station de métro de la ligne 7. Son insertion tient compte d'un environnement déjà constitué. Son implantation a été guidée par deux éléments essentiels :

► desservir le 13^e arrondissement de Paris, à la fois pour

les habitants et les actifs : cette position de la station à Maison-Blanche - Paris XIII^e permet en effet de desservir environ 50 000 habitants et salariés dans un rayon de 600 mètres et environ 90 000 personnes dans un rayon de 800 mètres ;

► réaliser une station favorisant une bonne intermodalité avec les transports existants : l'emplacement de la station Maison-Blanche - Paris XIII^e permet en effet de créer un pôle multimodal connecté à la ligne 7 et situé à environ 3 minutes à pied du tramway T3, de la place d'Italie et moins de 10 minutes à pied de la ZAC de Rungis qui est un site jusqu'à présent moins bien desservi que les autres quartiers du 13^e arrondissement.

En termes de contraintes, la Société du Grand Paris a dû tenir compte de trois données :

► le tunnel existant de l'actuelle ligne 14 arrive au niveau du bâtiment 97 avenue d'Italie, légèrement en retrait des immeubles. Afin de minimiser les travaux dans ce secteur sensible et des dépenses, le tunnel existant de la ligne 14 a été réutilisé au maximum, ce qui a conditionné le point de départ du prolongement du tunnel au sud ;

► afin de faire circuler un métro dans le tunnel à une vitesse assez grande pour avoir une bonne vitesse commerciale et ainsi une ligne attractive, la Société du Grand Paris doit utiliser des rayons de courbure assez grands pour le tunnel à créer ;

► pour créer une station en correspondance avec celle de la ligne 7 à Maison-Blanche sans interrompre l'exploitation de la ligne 7, il faut éviter d'impacter les ouvrages de la ligne 7 (tunnel et station) situés en grande partie sous l'avenue d'Italie.



STATION M7 MAISON BLANCHE / © GÉRARD ROLLANDO

La combinaison de ces trois contraintes majeures a conduit la Société du Grand Paris et ses partenaires à conclure que le seul emplacement possible pour implanter la station était le grand parvis situé devant la tour Super Italie. L'aménagement de ce parvis sera déterminé en concertation avec les riverains et les parties prenantes.

LA GARE DE KREMLIN-BICÊTRE HÔPITAL

La gare de Kremlin-Bicêtre Hôpital sera implantée au plus proche de l'entrée principale du CHU Bicêtre, le long de la rue Gabriel Péri, à la limite des communes de Kremlin-Bicêtre et de Gentilly. Cette implantation permet de desservir le maximum d'habitants et d'emplois des deux communes, notamment grâce à la couverture de l'A6b. Son insertion tient compte d'un environnement technique extrêmement contraint par la présence de l'autoroute A6b à l'Ouest, l'entrée principale de l'hôpital Kremlin-Bicêtre à l'Est et la route départementale 126 - rue Gabriel Péri. Cette implantation cherche à permettre la meilleure intermodalité possible avec les bus et les modes doux, tout en préservant l'accès au CHU Bicêtre.



RUE GABRIEL PÉRI / © GÉRARD ROLLANDO

LA GARE DE CHEVILLY « TROIS COMMUNES »

La future gare sera implantée entre les rues Bicêtre et Paul Hochart, à l'Est de la rue Lallier. Cette implantation de gare permet de desservir le maximum d'habitants des communes de L'Haÿ-les-Roses, Villejuif et Chevilly-Larue, notamment grâce à sa situation à la croisée d'un axe Est-Ouest et d'un axe Nord-Sud déjà constitués et empruntés par des lignes de bus. L'insertion urbaine de la gare tient compte d'un environnement constitué et contraint et de la nécessité de créer un grand parvis de gare en connexion efficace avec les axes de desserte des bus.



RUE PAUL HOCHART / © GÉRARD ROLLANDO

LA GARE M.I.N. PORTE DE THIAIS

La gare sera implantée sous l'avenue de la Cité et la rue de Thiais, dans l'axe de la rue des Routiers, à environ 100 mètres de l'entrée Est du Marché d'Intérêt National (M.I.N.) de Rungis. L'accès Nord débouche au sud-est desservira les quartiers Sud de Chevilly-Larue, notamment les ZAC en cours de réalisation, ainsi que les 4 000 emplois de la zone administrative du M.I.N. Il permet également la correspondance efficace avec le tramway T7 et avec le Trans Val de Marne. L'accès sud desservira un grand secteur voué à accueillir la future Cité de la gastronomie. Cet accès permettra également, à terme, un accès facilité vers Thiais et le centre commercial Belle Épine. L'insertion urbaine de la gare tient compte de son environnement extrêmement contraint, avec notamment la présence de multiples voiries difficilement franchissables pour les piétons. En concertation avec les représentants des territoires, la Société du Grand Paris a choisi d'implanter cette gare sous la rue de Thiais afin de pouvoir desservir les quartiers situés au nord et ceux situés au sud de cet axe routier important.



CENTRE COMMERCIAL BELLE ÉPINE / © GÉRARD ROLLANDO



STATION TRAMWAY T7 / © GÉRARD ROLLANDO



MARCHÉ D'INTÉRÊT NATIONAL DE RUNGIS / © G. ROLLANDO

LA GARE PONT DE RUNGIS

La gare Pont de Rungis sera implantée sur l'actuel parking Air France, au Nord de l'avenue du Docteur Marie, au Sud de l'actuelle gare du RER C. Son insertion urbaine tient compte d'un environnement en devenir : ce secteur est en effet voué à évoluer à l'horizon de l'arrivée du Grand Paris Express. Des projets de transport et des projets urbains peuvent se développer dans le périmètre proche de cette future gare.



GARE RER C PONT DE RUNGIS - AÉROPORT D'ORLY / © G. ROLLANDO

LA GARE D'AÉROPORT D'ORLY

La gare d'Orly accueillera les terminus des lignes 14 et 18 et sera implantée face au futur bâtiment de jonction des terminaux de l'aéroport. L'insertion de la future gare tient compte d'un environnement technique extrêmement contraint et complexe avec la présence des terminaux et des parkings de desserte de l'aéroport, la route départementale 7 en tranchée puis, sous Orly Sud, les aires réservées pour les taxis, etc. La gare doit donc être implantée en grande partie à la place de l'extension du parking PO et sous les voiries de desserte des terminaux.



TERMINAL ORLY OUEST / © GÉRARD ROLLANDO



STATION T7 - ORLY SUD / © GÉRARD ROLLANDO

Elle doit permettre une intermodalité efficace notamment grâce à l'aménagement d'une gare routière qui accueillera les nombreuses lignes de bus du secteur.

LES CORRESPONDANCES

« La longueur de la correspondance entre le tramway T7 et la ligne 14 Sud à l'aéroport d'Orly ne remet-elle pas en cause l'intérêt du tramway par rapport au bus ? »

Habitant, réunion publique Paray-Vieille-Poste, 22 septembre 2014

Les questions ont également porté sur les correspondances permises par la ligne 14 Sud. Tous les intervenants insistent pour que les liaisons soient fluides, que les temps de correspondance soient réduits et que les connexions soient évidentes avec l'ensemble des modes de transports existants ou projetés.

À cet égard, le choix de la station Maison-Blanche - Paris XIII^e pour une correspondance avec la ligne 7 du métro a ainsi été questionné par des riverains de la future gare qui ont estimé qu'une correspondance aurait été plus utile à la station Porte d'Italie, où se trouvent le tramway T3 et un pôle bus important.

Le public a également attiré l'attention sur la nécessité d'optimiser de bonnes correspondances avec le réseau existant, comme le tramway T7 à Aéroport d'Orly, le tramway T3 à Maison Blanche, ou le RER C à Pont de Rungis.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a rappelé que ces préoccupations de correspondances de qualité performante font partie des objectifs majeurs du Grand Paris Express, et ce d'autant que plus de la moitié des usagers effectueront des trajets avec correspondances.

La Société du Grand Paris, en collaboration avec la RATP, SNCF et le STIF, travaille à ce que le réseau du Grand Paris Express ait des correspondances efficaces avec les autres modes de transport pour permettre un maillage fin des territoires et faire en sorte que son réseau soit le plus optimal dans les conditions de développement des transports en Île-de-France.

LA STATION MAISON-BLANCHE - PARIS XIII^e

La station de Maison Blanche-Paris XIII^e a fait l'objet de plusieurs scénarios, son implantation a été choisie pour être en correspondance avec le métro 7, et à proximité du Tramway T3a, à environ 350 mètres à pied.

LES ACCÈS

« Il faudrait créer un second accès à la gare, vers la ville, qui permettrait de mieux desservir le haut de la ville »

Habitant, réunion publique Kremlin-Bicêtre, 16 juin 2014

Les accès des gares ont également fait l'objet d'interventions du public, qui a demandé à la Société du Grand Paris d'étudier des accès supplémentaires, par exemple à la gare Kremlin-Bicêtre Hôpital.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a souligné que la multiplication des accès répondait à des enjeux de sécurité et d'égalité en termes d'accessibilité (pour les personnes à mobilité réduite notamment).

LA GARE DE KREMLIN-BICÊTRE HÔPITAL

La Société du Grand Paris a expliqué que la gare a été tournée vers le rond-point, lieu de passage entre Gentilly et Le Kremlin-Bicêtre ; l'accès principal est situé face à Gentilly, même s'il ne s'agit que d'esquisses. La Société du Grand Paris s'est engagée à étudier un accès nord et un accès sud à la gare. Les études ultérieures permettront d'identifier la meilleure solution. La Société du Grand Paris a indiqué travailler avec ses partenaires sur des accès courts et rapides aux gares tout en encourageant les rabattements en bus.

LA SÉCURITÉ AUX ABORDS ET À L'INTÉRIEUR DES GARES

Quelques participants ont posé des questions sur la sécurité des usagers de la ligne 14 Sud, notamment à propos des mesures que la Société du Grand Paris prévoit de mettre en œuvre dans ce domaine.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que tous les espaces seront surveillés par vidéo-protection. La conception même des gares intègrera le renforcement du confort et du sentiment de sécurité chez les voyageurs : recoins et circulations aveugles seront évités ; l'éclairage sera adapté ; des locaux seront prévus pour les forces de sécurité, etc. Concernant la sécurité aux alentours des gares, la Société du Grand Paris a expliqué qu'un Commissaire divisionnaire, détaché à la Société du Grand Paris, est chargé d'y travailler, en lien étroit avec la préfecture de police et les préfets de département.

LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES GARES

« La Société du Grand Paris a-t-elle retenu des principes généraux pour l'aménagement des gares ? »

Représentant associatif, réunion publique Paray-Vieille-Poste, 22 septembre 2014

« Quels commerces dans la gare ? »

Habitant, réunion publique Le Kremlin-Bicêtre, 16 juin 2014

Plusieurs participants se sont interrogés sur la conception des gares et sur les fonctions qu'elles rempliront. Les participants s'accordent pour que ces gares soient davantage que de simples bouches de métro. Dans les secteurs contraints, comme pour les futures gares de Maison Blanche ou de Kremlin-Bicêtre Hôpital, certains s'inquiètent des dimensions de la gare, qui pourraient perturber le fonctionnement du territoire.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Les gares du Grand Paris Express sont élaborées selon un concept de bâtiment unique où tous les services et l'accueil sont regroupés. La gare sera constituée de plusieurs parties : l'émergence (bâtiment en surface), la « boîte souterraine », et les quais d'accès au métro d'une longueur de 120 m.

La circulation entre les quais et l'espace public sera entièrement mécanisée (escaliers mécaniques et ascenseurs). Des études sont en cours pour déterminer le besoin de services de chaque gare (commerces, services publics, cabinets médicaux, garage à vélos, auto-partage, etc.). Elles prennent en compte la fréquentation attendue, la place de la gare dans le réseau, le profil des usagers de la gare, l'environnement urbain et l'offre de service et de commerce déjà existante dans les environs, le potentiel foncier et les contraintes de l'infrastructure. Il s'agira d'intégrer cette offre de service nouvelle dans le tissu commerçant existant aux alentours de la gare sans lui nuire. Les élus locaux prendront part aux choix qui seront faits.

En matière de conception, la Société du Grand Paris a indiqué que chaque gare serait conçue par un architecte différent, dans le respect de la Charte architecturale élaborée par Jacques Ferrier, architecte du Pavillon de la France à l'exposition universelle de Shanghai. Celle-ci vise à définir des orientations architecturales communes aux gares du Grand Paris Express. Les architectes seront désignés courant 2015.

La Société du Grand Paris a également précisé que les gares de la ligne 14 Sud seront construites à ciel ouvert pour des raisons de faisabilité technique, de coûts et de délais. Lorsque l'espace public est trop contraint pour libérer en une seule fois l'emprise nécessaire à la réalisation de la gare à ciel ouvert, un phasage pourra être mis en place afin de minimiser la gêne en surface.

LE NOM DES GARES

Plusieurs demandes des habitants ont porté sur le nom des gares de la ligne 14 Sud. Pour nombre de participants, certaines dénominations ne reflètent pas la réalité territoriale de la gare : c'est par exemple le cas de la gare Chevilly « Trois Communes », positionnée sur le territoire de L'Haÿ-les-Roses, ou des gares de Kremlin-Bicêtre Hôpital et de M.I.N. Porte de Thiais.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que les noms de gares mentionnés dans le schéma d'ensemble sont provisoires. Leur nom définitif sera fixé en concertation avec les communes concernées et en tenant compte de la commodité d'usage pour les voyageurs utilisant le réseau. Ainsi, il paraît souhaitable que les gares de correspondance aient des noms identiques ou au moins similaires à ceux des gares existantes.

LE CALENDRIER

« Pourquoi attendre 4 ans entre l'IGR et Aéroport d'Orly ? La réalisation en continu des Olympiades à Aéroport d'Orly ne serait-il pas plus judicieux techniquement et financièrement ? »

Habitant, réunion publique Gentilly, 26 juin 2014

« Selon vous les délais seront-ils tenus ? »

Habitant, réunion publique Paris 13^e, 3 juin 2014

Le soutien au projet majoritairement exprimé par les participants s'accompagne d'une volonté d'accélérer le calendrier de la mise en service de la ligne 14 Sud, projet jugé crucial par les parties prenantes, qu'il s'agisse des élus, des entreprises, des associations ou des habitants. Notamment, la mise en service en deux temps - à l'horizon 2023 pour la partie entre Olympiades et Villejuif IGR, et 2027 pour la partie située entre Villejuif IGR et Aéroport d'Orly - n'a pas été comprise. Le public a demandé une réalisation en une seule fois à l'horizon 2023, insistant sur la nécessité de desservir au plus vite les équipements structurants du territoire - l'aéroport d'Orly, l'institut Gustave Roussy, l'hôpital Bicêtre, le M.I.N. de Rungis - et les secteurs habités.

Plusieurs participants ont suggéré de recourir à davantage de tunneliers pour accélérer la mise en service de la ligne 14 Sud.

De plus, l'association Orbival, qui rassemble de nombreux élus et acteurs économiques du Val-de-Marne, s'est mobilisée pour une accélération du calendrier de la ligne 14 Sud afin que l'aéroport d'Orly soit desservi plus rapidement par le Grand Paris Express et que ce tronçon soit construit en une seule étape.

Après l'annonce du Premier ministre (cf. ci-après), plusieurs élus et habitants ont exprimé leur satisfaction d'avoir été entendus lors de la réunion complémentaire de Paray-Vieille-Poste.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a expliqué que le phasage des mises en service initialement prévu pour la ligne 14 Sud relevait d'un arbitrage rendu par le Gouvernement dans le cadre du Nouveau Grand Paris présenté le 6 mars 2013. En effet, compte tenu des capacités financières de la Société du Grand Paris et des autres projets de transports en cours auxquels la Société du Grand Paris contribue, l'État avait décidé de mettre en service le prolongement de la ligne 14 au sud en deux temps : 2023 jusqu'à Villejuif IGR, puis 2027 jusqu'à Aéroport d'Orly. La Société du Grand Paris a précisé que techniquement, il était possible de réaliser l'infrastructure jusqu'à Aéroport d'Orly à l'horizon 2024, les critères de phasage étant strictement financiers.

L'ANNONCE DU PREMIER MINISTRE DE JUILLET 2014

Depuis la fin de la concertation renforcée sur la ligne 14 Sud, dans une récente communication au conseil des ministres le 9 juillet 2014, le Premier ministre a demandé l'accélération des prolongements de lignes vers les deux aéroports, Orly et Roissy. L'horizon de réalisation pour l'arrivée de la ligne 14 à Orly est donc rapproché à 2024 (au lieu de 2027 pour la partie sud au-delà de Villejuif). Ainsi la ligne 14 Sud sera mise en service en une seule fois, en 2024.

Le calendrier de démarrage des travaux reste toutefois inchangé. Une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, la période des chantiers pourra commencer en 2016, avec les travaux préparatoires et les premières déviations de réseaux des concessionnaires (gaz, eau, électricité), nécessaires à la réalisation de l'infrastructure.

La Société du Grand Paris indique que des tunneliers supplémentaires devront en effet être mis à contribution pour tenir l'échéance de 2024.

LE COÛT ET LE FINANCEMENT

LA CRAINTE D'UNE ABSENCE DE FINANCEMENTS ET LA PROPOSITION DE FINANCEMENTS COMPLÉMENTAIRES

« Combien tout cela va-t-il nous coûter ? »

Habitant, opération Belle Épine

« Au lieu de créer des taxes pour financer ce projet de grande envergure pourquoi ne pas chercher des mécènes pour faire financer cet important projet ? »

Représentant associatif, réunion publique Paris 13^e

Le coût important de la ligne 14 Sud - d'environ 2,1 milliards d'euros - et plus largement celui du Grand Paris Express - 22,6 milliards d'euros - suscitent des réactions de la part du public, qui a exprimé sa crainte que les projets ne puissent voir le jour faute de financement suffisant. Le retrait de l'écotaxe annoncé par le Gouvernement a, par exemple, inquiété quant à son impact sur le financement du Grand Paris Express. Plusieurs participants ont suggéré d'explorer des pistes de financement complémentaires, comme un retour sur exploitation ou une mobilisation de financements européens, du mécénat ou du produit du Livret de développement durable. La captation de la plus-value issue de la spéculation immobilière a également été évoquée.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a rappelé les conditions du financement du Grand Paris Express. Il s'appuie sur trois types de recettes fiscales affectées :

- ▶ la taxe spéciale d'équipement (117 millions d'euros par an) ;
- ▶ une fraction de la taxe locale sur les bureaux en Île-de-France (350 millions d'euros en 2014) ;
- ▶ une composante de l'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (60 millions d'euros par an).

Ces recettes représenteront un peu plus de 500 millions d'euros par an dès 2014.

Dans un second temps, un emprunt sera contracté auprès de partenaires tels que la Caisse des Dépôts et Consignations et la Banque Européenne d'Investissement, mais aussi sur les marchés nationaux et internationaux en émettant des

obligations. La Société du Grand Paris remboursera ces emprunts grâce aux recettes fiscales, mais également :

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

En fonction des besoins, l'État s'est également engagé à apporter un soutien budgétaire à hauteur d'un milliard d'euros.

Les pistes complémentaires évoquées par les participants sont en partie déjà envisagées par la Société du Grand Paris : en ce qui concerne le financement européen, outre les emprunts auprès de la Banque Européenne d'Investissement, la Société du Grand Paris a prévu de constituer des dossiers de demande de subventions auprès de la Commission Européenne, bien que cela ne représente qu'une petite fraction du coût du Grand Paris Express.

En ce qui concerne la captation des plus-values foncières, il a été rappelé qu'elle a été envisagée dans le cadre de la loi relative au Grand Paris mais qu'elle avait été jugée trop compliquée à mettre en œuvre au regard des sommes modestes qu'elle rapporterait. Elle a donc été abandonnée au profit des recettes fiscales affectées.

L'INQUIÉTUDE DE L'IMPACT SUR LES IMPÔTS LOCAUX

« Y aura-t-il augmentation des impôts ? »

Habitant, réunion publique Paris 13^e, 3 juin 2014

Plusieurs participants se sont inquiétés d'une possible augmentation des impôts locaux pour financer le projet. Ils mettent en avant le montant conséquent des projets à financer et les difficultés financières nationales actuelles.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a expliqué que la taxe spéciale d'équipement acquittée par les particuliers se présente comme une taxe additionnelle, en Île-de-France, à la taxe d'habitation et aux impôts fonciers. Son montant total est fixé à 117 millions d'euros. Il est réparti au prorata des impôts locaux existants, et représente une charge modeste, estimée à 11 euros par an pour un ménage francilien moyen. Cette taxe est, d'ores et déjà, payée par

tous les contribuables franciliens, sans considération de la desserte de leur commune ou de leur quartier par le réseau de transport du Grand Paris.

La Société du Grand Paris a indiqué que la création du réseau, indépendamment de la contribution de l'ensemble des Franciliens via la taxe spéciale d'équipement, ne se traduit pas pour les communes par des dépenses supplémentaires, mais plutôt par des ressources fiscales supplémentaires liées au développement d'activités ou à la création de logements, favorisées ou induites par le projet : le risque d'une augmentation des impôts locaux liée à la mise en œuvre du Grand Paris Express semble donc peu probable.

LES TRAVAUX ET LES NUISANCES

« Quelles sont les nuisances (vibrations, bruit) pour les riverains [...] durant l'exploitation et pendant les travaux ? »

Avis déposé sur le site Internet de la Société du Grand Paris

La phase chantier du Grand Paris Express intéresse de nombreux habitants. Le déroulement des travaux et les nuisances ont été évoqués à divers titres : gêne sonore, état de la voirie, modifications de la circulation, etc.

Le déroulement du chantier et ses emprises ont été des sujets largement abordés par les habitants.

Le creusement du tunnel et le passage du Grand Paris Express en phase d'exploitation créent quelques craintes, notamment concernant les vibrations. Nombreux sont les riverains qui s'interrogent sur les impacts au niveau de leur habitation.

LE TEMPS DES TRAVAUX

« Où seront localisés les puits d'entrée et de sortie du tunnelier ? »

Habitant, réunion publique Chevilly-Larue, 5 juin 2014

LE TUNNELIER

Les travaux ont suscité de nombreuses interrogations de la part du public. Le tunnelier, notamment, a été au centre des questions : les participants ont voulu connaître sa vitesse, la localisation des puits d'entrée et de sortie et ses impacts sur la surface. Le passage du tunnelier fait craindre des vibrations et des nuisances sonores, voire un effondrement en surface comme cela s'était produit dans la cour d'une école pendant le creusement du tunnel de l'actuelle ligne 14 - incident rappelé par plusieurs participants.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a expliqué que la technique choisie pour réaliser cette infrastructure – l'utilisation de tunneliers – réduisait les nuisances. En effet, le creusement du tunnel s'effectue sous terre, à grande profondeur, limitant les impacts sur la surface. En revanche, les gares et les ouvrages annexes seront réalisés à ciel ouvert. La méthode projetée par la Société du Grand Paris,

éprouvée techniquement, est la plus fiable pour limiter tous les tassements en dehors de la boîte de la gare : le principe consiste à réaliser, avant tout creusement, une paroi en béton armé étanche tout autour de la future gare souterraine. Cette méthode permet de garantir la stabilité des ouvrages environnants.

La Société du Grand Paris a indiqué que le tunnelier allait « grignoter » des sols en grande profondeur - entre 20 et 40 mètres contre 10 mètres en moyenne pour le métro parisien : les risques de désordres en surface et de nuisances sonores liés au passage du tunnelier seront donc très faibles. Les voussoirs constituant le tunnel sont posés au fur et à mesure de la progression du tunnelier et permettent ainsi la création du tunnel au même rythme, assurant sa complète stabilité. La progression du tunnelier sera d'environ 250 mètres par mois, soit 10 à 12 mètres par jour ou 3 kilomètres par an. Le puits d'entrée du tunnelier sera situé sur la commune de L'Haÿ-les-Roses, à 1,2 km au sud de la station Villejuif IGR. Dans un premier temps, le tunnelier remontera vers le nord et sortira à Maison-Blanche ; il sera ensuite à nouveau introduit dans le puits d'entrée initial pour creuser le tunnel en direction de l'Aéroport d'Orly.

Dans certains secteurs identifiés comme sensibles, comme celui de la future station Maison-Blanche - Paris XIII^e, les bâtiments attenants à la gare feront l'objet d'une surveillance toute particulière lors de sa construction. Des études complémentaires de diagnostic des bâtis seront menées en 2015 : elles comprendront un diagnostic des différents ouvrages concernés par le passage du Grand Paris Express et détermineront si certains sont plus fragiles que d'autres. Sur les bâtiments plus fragiles, les experts proposeront les solutions adaptées pour sécuriser ces derniers lors de la construction (injections, confortements de fondations... etc.).

Par ailleurs, certaines couches géologiques atténuent la propagation des vibrations. C'est par exemple le cas des couches d'argiles plastiques sous certains sols marneux comme à Chevilly-Larue.

De plus, la Société du Grand Paris a indiqué qu'elle mettra en œuvre une information de proximité permanente. Elle aura pour objet d'expliquer le déroulement concret de chacun des chantiers, d'informer les riverains et de prendre en compte leurs avis et remarques.

LES NUISANCES SONORES

Les éventuelles nuisances sonores en phase travaux ont été mises en avant par nombre de citoyens. Les risques de dégradation de la qualité de l'air liés au dégagement de poussières pendant les travaux ont également été mentionnés. Par ailleurs, la question de la sécurité des personnes en phase chantier a été évoquée par quelques participants : notamment, dans le secteur de Maison-

Blanche, l'évacuation des déblais devant s'accompagner d'une suppression partielle d'une piste cyclable sur l'avenue d'Italie, la sécurité des cyclistes a été abordée.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a souligné qu'en dépit de toutes les mesures qu'elle mettra en œuvre, il sera impossible de supprimer totalement les nuisances sonores en phase travaux. Toutefois, des dispositions spécifiques seront mises en place et imposées aux entreprises de travaux pour limiter au maximum ces nuisances. De manière générale, plusieurs mesures seront prises pour réduire les nuisances, comme la limitation des emprises du chantier au juste nécessaire, le maintien de l'accessibilité des activités entourant la zone des travaux, la restriction des horaires pour la circulation des camions (entre 7 h et 20h).

En ce qui concerne le bruit, des solutions de types « silencieux », grilles acoustiques ou capotages, permettront de réduire le bruit des équipements à la source. Des écrans antibruit ou végétalisés pourront également être installés si nécessaire. Par ailleurs, un dossier « bruit » spécifique à la phase chantier sera élaboré par la Société du Grand Paris. Ce dossier contiendra tous les éléments utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible et les mesures prises pour limiter les nuisances sonores. Il donnera lieu à une information des élus et des riverains.

En matière de qualité de l'air, des mesures seront prises, comme la mise en place systématique de lave roue en sortie de chantier, pour éviter que les camions apportent du sable et de la terre dans les rues de la ville.

LES NUISANCES LORS DE LA MISE EN SERVICE

« Y-a-t-il des risques de nuisances sonores pour les habitations individuelles en surface ? »

Habitant, réunion publique L'Haÿ-les-Roses, 1^{er} juillet 2014

Au-delà de la phase chantier, de nombreux participants se sont inquiétés des nuisances occasionnées par la future ligne. S'appuyant sur l'exemple du métro parisien, plusieurs riverains ont exprimé la crainte de ressentir les vibrations et le bruit de la ligne 14 Sud à sa mise en service.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

En phase d'exploitation, la Société du Grand Paris a souligné que le matériel roulant de la ligne 14 sur pneu ne transmet pas de vibrations.

LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

« C'est un projet très intéressant du point de vue environnemental »

Habitant, opération Belle Épine, 11 juin 2014

LIMITER LES IMPACTS LIÉS AUX TRAVAUX DES GARES

« Est-ce un «chantier vert»? »

Représentant associatif, réunion publique Paris 13^e, 3 juin 2014

Quelques participants ont évoqué les aspects environnementaux du projet, s'inquiétant notamment d'un possible impact pendant les travaux des gares. L'aménagement autour des gares a posé aussi question, certains habitants exprimant par exemple des craintes quant au réaménagement du parvis de la tour Super Italie pour la future station Maison-Blanche ; ils craignent en effet que cela ne conduise à supprimer un jardin. Des riverains ont également soulevé la question du devenir du parc des Hautes Bruyères de Villejuif, concerné par le chantier de la gare Villejuif IGR, et certains espaces verts de L'Haÿ-les-Roses concernés par la future station Chevilly « Trois Communes ».

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a expliqué que, dès la phase d'avant-projet en 2015, elle demandera à ses maîtres d'œuvre, pour chaque chantier, d'identifier les possibles gênes et les moyens pour les supprimer ou les réduire. La Société du Grand Paris souhaite influencer sur les méthodes de réalisation afin de limiter les nuisances de chantier. Chaque chantier fera ainsi l'objet d'un plan de management environnemental qui sera partagé avec les élus et avec les riverains, dans le cadre des comités de pilotage existants et d'un processus de concertation qui sera mis place pour chaque chantier.

La Société du Grand Paris a par ailleurs noté le souhait de créer pour la station Maison-Blanche un parvis qui ne soit pas entièrement minéral et qui préserve des zones de calme avec intégration d'espaces verts : elle demandera ainsi au maître d'œuvre chargé de la conception de la gare de proposer des dispositions en ce sens lors des comités de pilotages à venir.

En ce qui concerne le parc des Hautes Bruyères ou les espaces verts de L'Haÿ-les-Roses, la Société du Grand Paris a indiqué que ces parcelles seront remises en état une fois les travaux terminés.

L'ÉVACUATION DES DÉBLAIS

« Sous réserve de la composition des matériaux du sous-sol, ne pouvait-on pas utiliser les matériaux en place pour les besoins du chantier? Cela permettrait de ne pas évacuer une grande partie des déblais donc d'éviter des allers-retours de camions »

Habitant, réunion publique Paris 13^e, 3 juin 2014

Le public s'est intéressé à l'évacuation des déblais issus du creusement du tunnel : les questions ont porté sur les modes d'évacuation des déblais, sur les nuisances occasionnées par les allées et venues des camions sur les routes attenantes aux chantiers et sur les mesures prises par la Société du Grand Paris pour limiter au maximum ces nuisances. Il a ainsi été suggéré de réutiliser les déblais pour la construction des gares afin de limiter les trajets de camions.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que la réalisation du Grand Paris Express produira environ 20 millions de m³ de déblais provenant de l'excavation des gares et surtout des tunnels.

Lors de la phase de conception du projet, des solutions de valorisation des déblais réutilisables ont été recherchées. Un premier inventaire des possibilités de valorisation en Île-de-France a été réalisé et des études complémentaires sont en cours. Par exemple, sur certaines parties du tracé, les déblais seront potentiellement valorisables en tant que matériaux de construction. Les techniques appropriées de creusement seront donc mises en œuvre pour permettre la valorisation de ces matériaux. Une grande partie des autres déblais pourront être utilisés dans des projets d'intérêt général, comme par exemple les modelés paysagers, des ouvrages de type talus ou murs antibruit, les comblements de galeries ou la requalification de carrières arrivées en fin d'exploitation. Enfin, certains déblais, non valorisables

ou issus de sols pollués, feront l'objet de traitements spécifiques ou de mise en décharge, conformément aux réglementations en vigueur.

Par ailleurs, dans le cadre du Schéma directeur d'évacuation des déblais, la Société du Grand Paris a procédé au recensement, sur les 10 ans à venir, de l'ensemble des sites qui, en Île-de-France et au-delà, disposent des capacités suffisantes pour accueillir et traiter ces déblais. Ces disponibilités, mises en regard du planning des travaux, permettront d'organiser en amont l'évacuation des terres issues du creusement : choix du mode d'évacuation (fleuve, rail, route), de l'installation de destination, d'un lieu de stockage temporaire ou de prétraitement, etc. Ce travail d'anticipation a pour but de réduire les nuisances du chantier pour les riverains, d'optimiser la gestion de ses déblais et d'en réduire ainsi le coût.

Pour la ligne 14 Sud, l'ensemble des déblais du tunnel seront évacués depuis le puits d'entrée du tunnelier, situé à L'Haÿ-les-Roses. Pour évacuer les déblais, la proximité de voies d'eau sera systématiquement valorisée et le transport des déblais par la voie fluviale ou ferrée sera privilégié dans la mesure du possible. S'il n'est pas possible d'évacuer les déblais autrement que par camions, l'utilisation des grands axes de circulation sera privilégiée. La Société du Grand Paris a annoncé qu'une bande transporteuse pourra être installée le long de l'autoroute A6b pour limiter la concentration des camions autour du chantier de la gare Kremlin-Bicêtre Hôpital, secteur particulièrement contraint.

LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

« Qu'est-il prévu en termes d'emplois afin que les jeunes bénéficient des chantiers prévus ? »

Élu, réunion publique L'Haÿ-les-Roses, 1^{er} juillet 2014

« Les commerces dans les gares vont-ils concurrencer les commerces existants ? »

Habitant, réunion publique Paray-Vieille-Poste, 22 septembre 2014

Elus et habitants ont mis l'accent sur le rôle crucial des infrastructures de transport dans l'attractivité des territoires desservis. Ils ont mis en avant les projets portés par les collectivités qui bénéficieront directement de la ligne 14 Sud : Cœur d'Orly, rénovation du quartier Lallier/Paul Hochart de L'Haÿ-les-Roses, création d'une ZAC de 70 hectares le long de l'A186... Certains élus ont souligné que l'arrivée de la ligne 14 Sud permettra également de développer ou de maintenir des emplois sur le territoire. Certains participants ont demandé des précisions sur les emplois créés en phase chantier, à destination des jeunes notamment.

Un participant s'est également inquiété de la concurrence entre les commerces qui seront implantés dans les gares et les commerces existants. La crainte d'une disparition de ces derniers a été exprimée.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a souligné que l'un des objectifs du Grand Paris Express était d'accompagner le développement des territoires, notamment en matière de création de logements et d'emplois. Elle a indiqué qu'un réseau de transports performant favorisait l'accès à l'emploi. La Société du Grand Paris a ainsi indiqué que le Grand Paris Express allait créer, en phase chantier, 15 000 à 20 000 emplois directs par an et, à terme, de 115 000 à 315 000 emplois induits supplémentaires par rapport à l'évolution naturelle de la région.

La Société du Grand Paris travaille, de plus, avec la Fédération Régionale des Travaux Publics et la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi pour identifier les métiers concernés et accompagner dès aujourd'hui le développement des formations correspondantes. De plus, la Société du Grand Paris prévoira des clauses d'insertion dans les marchés pour permettre aux publics en difficulté, jeunes ou adultes, d'avoir accès à l'emploi.

Le Grand Paris Express aura un impact important sur la croissance : les études évaluent ses avantages socioéconomiques à 70 milliards d'euros.

En ce qui concerne les commerces, la Société du Grand Paris a indiqué que les commerces créés dans les gares seraient de taille raisonnable : il ne s'agit pas de créer des centres commerciaux dans les gares qui feraient concurrence aux commerces existants.

LES IMPACTS FONCIERS

LES QUESTIONS SUR LE DISPOSITIF D'ACQUISITION DES PARCELLES NÉCESSAIRES À LA RÉALISATION DU PROJET

« Pouvez-vous nous en dire plus sur le processus d'acquisitions foncières ? »

Représentant associatif, réunion publique L'Haÿ-les-Roses, 1^{er} juillet 2014

Les participants ont voulu en savoir plus sur le dispositif d'acquisitions foncières mis en place par la Société du Grand Paris. Le public a également demandé des précisions sur la localisation des parcelles concernées et sur les risques de préemption ou d'expropriation des particuliers, parfois installés depuis plusieurs dizaines d'années sur le territoire.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Pour l'intégralité de la ligne 14 Sud, les acquisitions foncières concernent environ 500 parcelles, dont une cinquantaine en surface - ces dernières appartenant pour la plupart à des propriétaires publics. Ces emprises accueilleront les gares, les puits de sécurité, et le site de maintenance. Les ouvrages ont été positionnés, autant que faire se peut, sur des emprises publiques. Pour réaliser le tunnel de la Ligne 14 Sud, entièrement en souterrain et à grande profondeur, la Société du Grand Paris achètera aux propriétaires le volume de sous-sol nécessaire au passage du tunnel. A ces fins, un opérateur foncier a été désigné fin 2013.

En ce qui concerne le sous-sol, la Société du Grand Paris a indiqué privilégier les solutions amiables ; elle recourra à l'expropriation pour acquérir les lots de volumes en sous-sol, seulement si nécessaire, après avoir obtenu la déclaration d'utilité publique.

LA CRAINTE DES EFFETS SUR LES PRIX IMMOBILIERS

« Y a-t-il un risque d'augmentation des prix immobiliers ? »

Élu, réunion publique L'Haÿ-les-Roses, 1^{er} juillet 2014

« L'implantation de la gare à Maison-Blanche devant la tour Super Italie crée des troubles de jouissance évidents [et] déprécie le patrimoine immobilier »

Élu, réunion publique L'Haÿ-les-Roses, 1^{er} juillet 2014

Quelques participants se sont interrogés des effets du Grand Paris Express sur la valeur du patrimoine immobilier. Certains riverains ont exprimé leur crainte d'une dépréciation liée aux nuisances des travaux ; d'autres, au contraire, se sont inquiétés d'une possible spéculation foncière qui ferait flamber les prix des bâtiments situés à proximité des futures gares.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a souligné que la desserte d'un territoire par des transports en commun avait davantage tendance à valoriser les propriétés proches des lignes de transport qu'à en déprécier la valeur. Consciente que son réseau peut entraîner une spéculation au détriment de l'emploi et de l'habitation, la Société du Grand Paris a mis en place, avec le préfet de région et la chambre des notaires de Paris Île-de-France, un observatoire des prix et du foncier de l'immobilier aux abords des gares du Grand Paris Express. À partir de données notamment fournies par l'État, cette structure, créée en avril 2013, recense toutes les transactions visées par la chambre des notaires, acquisitions et ventes d'appartements et de maisons, afin de vérifier l'éventuelle évolution des prix.

De premiers rapports ont été rendus sur la période 2006-2011. Ils ne révèlent pas d'évolution autre que celle constatée partout en Île-de-France et qui affiche par ailleurs une grande disparité d'un département ou d'une commune à l'autre.

Une deuxième série d'études devant être publiée prochainement, l'observatoire régional vérifiera de nouveau si le projet impacte - ou non - les prix de l'immobilier, notamment dans le cadre des transactions entre les particuliers.

Au final, ce sont les élus qui prendront toute mesure utile pour éviter une éventuelle spéculation. Les plans locaux d'urbanisme leur permettent d'ores et déjà d'encadrer les projets et de limiter les transactions ou constructions qui ne seraient pas souhaitables. Les données de l'observatoire des prix du foncier et de l'immobilier leur sont transmises afin de leur fournir l'information nécessaire à la décision.

L'AMÉNAGEMENT AUTOUR DES GARES

LES ATTENTES EN TERMES D'INSERTION URBAINE ET D'AMÉNAGEMENTS AUTOUR DES GARES

« Quelles seront les compétences de la Société du Grand Paris sur le périmètre autour de la gare ? »

Habitante, réunion publique Chevilly-Larue, 5 juin 2014

Le public a demandé des précisions sur les modalités et le périmètre d'aménagement autour des gares. Les participants ont ainsi voulu connaître les principes qui guideront la Société du Grand Paris et ses partenaires dans le choix des projets urbains. Les élus ont souligné leur volonté de saisir l'occasion de l'arrivée du Grand Paris Express pour dynamiser le territoire en créant des logements, des zones d'activités et des équipements publics.

D'autres participants se sont inquiétés que la Société du Grand Paris puisse mener des opérations urbaines se substituant à des projets existants ou remettant en cause les documents d'urbanisme en vigueur dans les communes.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Si elle est propriétaire des gares - et peut donc les aménager comme elle le souhaite dans le respect des PLU - la Société du Grand Paris a rappelé que l'aménagement autour des gares relève des collectivités et est parfois mis en œuvre par des établissements publics dédiés. La Société du Grand Paris peut aussi proposer des projets d'aménagement mais ils devront obtenir l'accord des élus avant d'être mis en œuvre. Cette compétence de la Société du Grand Paris s'exerce dans un rayon de 400 mètres au maximum autour des gares pour les communes hors périmètre d'un CDT (contrat de développement territorial) ou sur le périmètre du CDT s'il a été signé. Ces projets seront donc définis en partenariat avec les parties prenantes, la Société du Grand Paris ne décidera pas seule et agira toujours en conformité avec les documents d'urbanisme en vigueur. Elle a souligné que si la densification est bien l'un des objectifs régionaux en matière d'aménagement, elle ne conduira toutefois aucune opération qui se substituerait à des projets existants.

L'AMÉLIORATION DES CIRCULATIONS AUTOUR DES GARES

Le sujet des circulations autour des gares a notamment été évoqué pour la gare Kremlin-Bicêtre Hôpital, dont l'environnement très contraint a été souligné par les participants. Le public a pointé les difficultés de circulation liées à la proximité de l'hôpital Bicêtre et l'autoroute A6b. Certains habitants et élus ont manifesté leur volonté de profiter de l'implantation de la future gare pour repenser les circulations dans ce secteur.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que les premières études de circulation au droit de la future gare Kremlin-Bicêtre Hôpital ont montré le fonctionnement difficile de la rue Gabriel Péri à l'entrée du CHU à l'heure actuelle. Ces études de circulation ont également mis en évidence qu'un réaménagement des voiries permettra, y compris en phase chantier, d'améliorer significativement la situation. C'est pourquoi l'Assistance Publique-Hôpitaux de Paris a accepté qu'une partie de ses terrains soit utilisée afin de redonner de l'espace à ce secteur très contraint.

LA NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORT

De nombreuses questions ont porté sur les caractéristiques du futur métro, sur son exploitation et sur sa tarification. La question de l'accessibilité au réseau du Grand Paris Express par tous a également été abordée à plusieurs reprises par les futurs usagers.

LE CARACTÈRE SOUTERRAIN DU PROJET

Une participante a rappelé que pendant les débats publics de 2010-2011, des tronçons aériens avaient été envisagés sur la ligne 14 Sud. Elle a demandé ce qu'il en était à l'heure actuelle.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que le projet avait évolué depuis le débat public de 2011. Sur commande initiale des pouvoirs publics, la Société du Grand Paris avait proposé plusieurs tronçons aériens. Il était ainsi proposé de réaliser un tronçon aérien entre Orly et Paris, en surplombant l'A106 et l'A6, mais la quasi-totalité des sections aériennes ont été abandonnées à la suite du débat public. Le projet actuel ne comporte que deux sections aériennes, à Saclay et au sud de Roissy. La ligne 14 Sud sera donc intégralement souterraine.

L'EXPLOITATION ET LA TARIFICATION

EXPLOITATION FUTURE DE LA LIGNE

Plusieurs questions ont abordé l'exploitation de la future ligne. Il a été demandé si l'exploitant serait la RATP et si le caractère automatique de la ligne permettrait d'envisager des horaires étendus, pour desservir le M.I.N. de Rungis par exemple. La fréquence de passage des métros ou la possibilité de mettre en œuvre des services partiels ont aussi été abordées.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que l'exploitant de la ligne 14 Sud serait l'actuel exploitant de la ligne 14. Pour les lignes nouvelles, il reviendra en effet au STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, de le désigner le moment venu. De même, les modalités d'exploitation des lignes du Grand Paris Express sont définies par le STIF et comprennent notamment la fréquence des trains, que

les caractéristiques techniques actuelles de la ligne 14 permettent d'abaisser à 3-4 minutes, et jusqu'à 85 secondes en heure de pointe. La ligne 14, comme l'ensemble des lignes du Grand Paris Express, sera omnibus.

La Société du Grand Paris a également expliqué que l'amplitude horaire de service du Grand Paris Express n'était pas encore fixée. Sur le plan technique, elle a souligné que des opérations de maintenance seront indispensables sur les voies, les équipements en ligne, les systèmes d'exploitation, etc. Elles devront être effectuées de manière fréquente et régulière, ce qui supposera une interruption du trafic voyageurs la nuit, pendant quelques heures. Cependant, le service pourra exceptionnellement être maintenu toute la nuit, à certaines occasions (événement exceptionnel ou politique de service définie par le STIF).

TARIFICATION DE LA FUTURE LIGNE

De nombreuses questions ont également porté sur la tarification de la future ligne et, plus largement, du Grand Paris Express.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a rappelé que le STIF est l'autorité compétente pour définir les règles de tarification. Les représentants du STIF ont précisé que le Grand Paris Express sera totalement intégré au réseau de transport d'Ile-de-France et que la même règle tarifaire lui sera appliquée. Cette règle s'imposera aux exploitants, quels qu'ils soient.

La Société du Grand Paris a rappelé que le STIF est l'autorité compétente pour définir les règles de tarification. Les représentants du STIF ont précisé que le Grand Paris Express sera totalement intégré au réseau de transport d'Ile-de-France et que la même règle tarifaire lui sera appliquée. Cette règle s'appliquera aux exploitants, quels qu'ils soient.

La tarification sera arrêtée par le Conseil du STIF dans les deux ans précédant la mise en service de la ligne.

Par ailleurs, des réflexions concernant les supports de paiement et les systèmes de contrôle sont actuellement en cours.

LES CARACTÉRISTIQUES DU FUTUR MÉTRO

Un grand nombre de participants a demandé des précisions sur les caractéristiques du futur métro. Ils se sont interrogés sur la longueur des quais prévus sur la ligne 14 Sud, plus longs que les rames actuelles de la ligne 14. Ils ont également posé des questions sur le gabarit des rames et le choix de la technologie de roulement retenue.

L'accessibilité du métro à tous a été évoquée, et notamment pour les personnes à mobilité réduite. Un participant a également demandé ce qu'il était prévu en matière de qualité de l'air pour accueillir les insuffisants respiratoires.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Les trains qui circulent actuellement sur la ligne 14 existante sont composés de 6 voitures de 15 mètres. Avec la mise en service du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, des trains de 8 voitures seront progressivement mis en service, augmentant la capacité d'environ 30%. Cette augmentation de capacité des trains pourra ainsi répondre à l'augmentation de la fréquentation de la ligne 14 liée au prolongement au nord ; ce seront ces trains qui circuleront sur le prolongement sud de la ligne 14 : ils pourront recevoir environ 960 voyageurs. De plus, le STIF et la RATP vont augmenter la capacité des accès aux quais des stations existantes afin de les ajuster aux prévisions de trafic attendues.

La Société du Grand Paris a expliqué que la technologie sur pneu actuellement utilisée sur la ligne 14 sera conservée : si l'éventualité d'un changement de technologie a été étudiée dans un premier temps, cette option a été écartée en raison de son coût prohibitif. La technologie sur pneu présente l'avantage de limiter les nuisances sonores et vibratoires.

La Société du Grand Paris a indiqué que le Grand Paris Express sera conforme aux exigences formulées dans la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. L'objectif est de concevoir un réseau accessible à tous les voyageurs, quels que soient leurs handicaps ou leurs difficultés à se déplacer. Ainsi, toutes les gares du réseau seront équipées de deux ascenseurs systématiquement afin de prévenir les pannes (le second pouvant prendre le relais du premier) et garantir l'accès des quais à tous.

En matière de qualité de l'air, la Société du Grand Paris prendra en compte les prescriptions en la matière, afin de renouveler suffisamment l'air et de ne pas rejeter trop de particules fines dans l'air confiné des tunnels.

L'INTERMODALITÉ

Au-delà de la ligne 14 Sud, le public a posé de nombreuses questions sur le devenir du réseau existant et sa réorganisation autour des lignes du Grand Paris Express. Notamment, des avis ont porté sur l'adaptation du réseau de bus permettant d'organiser un rabattement vers les nouvelles gares du Grand Paris Express. De même, l'usage des vélos et les possibilités de stationnement sécurisés ont été évoqués. L'implantation de parkings-relais pour les voitures individuelles est également une question récurrente.

UN RÉSEAU DE BUS À ADAPTER ET À CONSERVER

« Si les stations sont très espacées les unes des autres, quels systèmes de rabattement a-t-on prévu ? »

Avis déposé sur le site Internet de la Société du Grand Paris

Les riverains sont demandeurs de lignes de bus pour accéder facilement aux gares de la ligne 14 Sud. Ils ont posé des questions sur le renforcement de l'offre bus, notamment autour des gares de Maison-Blanche, de Kremlin-Bicêtre Hôpital et de Pont de Rungis. Dans le cas de l'aéroport d'Orly, un participant s'est inquiété de la possible disparition de la ligne Orlybus.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris et le STIF ont indiqué que le réseau de bus permettant la desserte de la ligne 14 Sud fera l'objet d'une étude de restructuration menée par le STIF en collaboration avec les collectivités territoriales. Le STIF a ainsi rappelé l'importance qu'il accorde à la desserte fine des territoires par les bus. Il a exposé que le réseau de bus serait restructuré dans le cadre du Grand Paris Express en annonçant des réunions à venir avec les collectivités pour la présentation de la méthodologie de travail. Il a souligné les deux conditions pour une meilleure efficacité du rabattement : le renforcement de l'offre et la connectivité à la gare.

LA STATION MAISON-BLANCHE - PARIS XIII^E

En accompagnement du Grand Paris Express, le STIF va étudier les possibilités de compléter la desserte existante. Il existe en effet un creux de desserte en liaison Est / Ouest au niveau de la station Maison-Blanche. Dans les mois qui viennent, le STIF va étudier les solutions pour améliorer et renforcer cette desserte, sous réserve que les voiries puissent accepter un nouveau passage de bus. Il n'est pas prévu de déplacer le pôle bus situé à proximité de la station Porte d'Italie.

LA GARE DE KREMLIN-BICÊTRE HÔPITAL

Un travail de recomposition et de restructuration de la desserte du territoire par les bus sera conduit par le STIF en lien avec les collectivités pour améliorer l'arrivée des lignes de bus près des gares. Les lignes 125 et 323 pourront voir leurs itinéraires légèrement modifiés pour desservir au plus près la gare de Kremlin-Bicêtre Hôpital.

LA GARE DE PONT DE RUNGIS

Le STIF a décrit le projet de bus en site propre Sénia - Orly, qui desservira les gares de Pont de Rungis et d'Aéroport d'Orly. Il s'agira d'un bus de grande capacité qui roulera sur des emprises réservées, aménagées, qui intégreront un itinéraire cyclable. Les caractéristiques principales de ce projet seront présentées au Conseil du STIF de juillet et feront l'objet d'une concertation à l'automne. La mise en service est prévue en deux étapes : à l'horizon 2020, il desservira les gares de Pont de Rungis et d'Aéroport d'Orly sur les voiries existantes. À l'horizon de la mise en service des gares du Grand Paris, dans le cadre des projets de développement urbain de la zone de Pont de Rungis, le projet circulera sur des emprises complètement indépendantes de la circulation ; sa performance en sera donc améliorée.

LA GARE D'AÉROPORT D'ORLY

Avec la Société du Grand Paris et Aéroports de Paris, une réflexion sur un site intermodal a été engagée. Il comprendra une gare routière pour offrir des conditions d'échange optimisées avec tous les modes de transport de surface. Cette réflexion intègre également une optimisation des parcours sur la plateforme pour atteindre les gares de métro. Le devenir de l'Orlybus sera défini dans le cadre de ce travail.

LA NÉCESSITÉ D'IMPLANTER DES PARKINGS RELAIS

« Je n'ai pas vu de parking dans le schéma d'aménagement de la station »

Habitante, réunion publique Chevilly-Larue, 5 juin 2014

« Un parking est-il prévu pour permettre aux habitants de garer leurs voitures à proximité du SMR et emprunter une navette vers Orly ? »

Pascal NOURY, maire de Morangis, réunion publique
Paray-Vieille-Poste, 22 septembre 2014

Plusieurs participants ont demandé ce que la Société du Grand Paris avait prévu en termes d'implantation de parkings-relais autour des gares, pour encourager les automobilistes venant de loin à emprunter le métro. L'accessibilité des personnes à mobilité réduite a également été avancée comme argument en faveur de tels parkings.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris et le STIF ont affirmé leur volonté de recourir aux transports en commun plutôt qu'à la voiture individuelle pour organiser le rabattement vers les gares du Grand Paris Express, notamment en proche couronne.

LA GARE DE M.I.N. PORTE DE THIAIS

Une évaluation des opportunités de création de nouveaux parkings a été menée sur l'ensemble des gares du Grand Paris Express. Bien que la gare M.I.N. Porte de Thiais soit située assez loin du centre, la nécessité de créer des parkings n'a pas été mise en avant dans cette étude, car des parkings existent déjà autour du centre commercial Belle Épine situé à proximité.

LA GARE AÉROPORT D'ORLY

La Société du Grand Paris a confirmé qu'un parking est prévu pour les salariés qui travailleront sur le site de maintenance et de remisage. Un travail sur l'évolution du projet dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre est engagé pour ajuster le tracé et l'intermodalité et pour faciliter l'accès aux modes de transport de surface. L'intégration du site de maintenance et de remisage dans le territoire y est examinée dans ce cadre.

DES MODES ACTIFS À PRÉSERVER ET À ENCOURAGER

« Y aura-t-il des parcs à vélo sécurisés aux stations ? »

Habitant, réunion publique Chevilly-Larue, 5 juin 2014

De nombreux participants se sont dits prêts à utiliser davantage le vélo pour accéder aux gares de la ligne 14 Sud. Ils ont demandé des précisions sur les conditions de stationnement des vélos qu'offriront les gares conçues par la Société du Grand Paris.

Plusieurs personnes ont également demandé qu'une attention particulière soit portée aux cheminements piétons.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris souhaite encourager le recours aux modes de transport actifs (piétons, vélos) pour se rendre aux gares du Grand Paris Express. La conception des gares intègrera donc des abris vélos. Cependant, l'aménagement de cheminements piétonniers ou de pistes cyclables ne relève pas de sa compétence mais de celle des collectivités territoriales. Ce sont également elles qui peuvent impulser la mise en place de dispositifs de type Vélib.

Par ailleurs, le STIF a indiqué avoir élaboré un schéma directeur définissant les grands principes de complémentarité entre les vélos et les transports en commun structurants. L'ambition est de développer l'accueil des vélos grâce à une offre de stationnement sécurisé qui vient en complément d'itinéraires cyclables mis en place par les collectivités. Le programme Véligo a été lancé pour créer des consignes sécurisées pour les vélos, bénéficiant de vidéosurveillance, à proximité de toutes les stations de métro et de points de transport en commun de la région. À l'horizon 2020, 20 000 places seront créées.

Les gares du Grand Paris Express respecteront ce schéma et intégreront des consignes sécurisées. Elles seront notamment accessibles sur abonnement et notamment via le Passe-Navigo.

L'AMÉLIORATION ET LE DEVENIR DE L'EXISTANT ET LE DÉVELOPPEMENT D'AUTRES PROJETS

Constatant que le réseau existant était parfois saturé, plusieurs participants ont interpellé la Société du Grand Paris et ses partenaires sur les mesures d'amélioration et de développement à mettre en œuvre, notamment sur les RER B et C. Ils ont posé des questions sur l'avenir de certains projets, comme la Tangentielle Champigny-Orly, le prolongement du tramway T9 jusqu'à Pont de Rungis ou l'implantation d'une gare TGV à Orly.

Le devenir de la ligne Orlyval a également été abordé : certains participants ont posé la question de son utilité une fois la ligne 14 Sud et la ligne 18 mises en service. Il a ainsi été suggéré de maintenir cette ligne pour faciliter la correspondance entre le tramway T7 et les lignes 14 et 18, ou d'utiliser l'infrastructure pour la ligne 18.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué qu'elle participait financièrement au plan de mobilisation des transports de la Région (à hauteur de 650 millions d'euros) et à l'adaptation des infrastructures existantes (à hauteur de 450 millions d'euros). Elle a rappelé que le Grand Paris Express contribuerait à soulager les lignes existantes en évitant à nombre de passagers d'effectuer leur correspondance dans Paris.

Concernant les projets évoqués, le STIF a indiqué que des études étaient actuellement en cours pour préciser la consistance et l'opportunité du projet de tangentielle entre Champigny et Orly.

Par ailleurs, il a été précisé que l'ensemble du matériel roulant des RER B et C sera renouvelé ou rénové à l'horizon 2016. Spécifiquement sur le RER C, le STIF prévoit d'augmenter la fréquence de passage des trains à un quart d'heure vers Massy dans le cadre de l'opération Massy-Valenton d'ici 2017. Actuellement, les trains du RER C passent environ tous les quarts d'heure en direction de Paris, toutes les demi-heures en direction de Massy.

Enfin, le STIF dit avoir entendu les demandes en faveur du prolongement du tramway T9, jusqu'à Pont de Rungis. Le T9, actuellement en projet, doit relier l'avenue de Choisy à Orly Fer à cheval d'ici 2020. Le site de maintenance et de remisage a été dimensionné pour accueillir les voitures du prolongement si celui-ci est décidé. En attendant, le bus 183 verra son service renforcé entre le T9 et la gare Pont de Rungis.

En ce qui concerne Orlyval, la Société du Grand Paris a indiqué les études ont montré que sa réutilisation pour la desserte du plateau de Saclay n'offrait pas d'économie, en raison de l'ancienneté de ce moyen de transport.

À propos de l'interconnexion sud du réseau TGV à Orly, Réseau Ferré de France a indiqué que le positionnement exact de la gare d'Orly n'avait pas encore été défini. La Société du Grand Paris a précisé qu'un travail est mené avec Aéroports de Paris et avec RFF pour que la gare du Grand Paris Express s'articule bien avec l'arrivée de la gare TGV, quel que soit son emplacement.

CONCLUSIONS

UN PROJET LARGEMENT SOUTENU, UN CALENDRIER ACCÉLÉRÉ

Elus, associations, acteurs socio-économiques et habitants ont exprimé leur satisfaction de voir arriver la ligne 14 dans leur territoire et ont évoqué les bénéfices qu'ils en tireront que ce soit en matière de dynamisation du territoire ou d'amélioration des conditions de transport ; si bien qu'ils demandent l'accélération du calendrier, souhaitant que la deuxième partie du tronçon soit réalisée dans la foulée de la première.

Cette attente a d'ores et déjà été entendue puisque le Premier ministre a annoncé une mise en service à Orly dès 2024, pour un seul phasage de la ligne 14 Sud.

Plus en détail, s'agissant de l'amélioration des conditions de transport, les participants se sont montrés très attentifs à la qualité à la fois des correspondances, des rabattements et des fonctionnalités du métro (fréquence, capacité des rames, etc.). Si ce dernier point relève bien de la compétence de la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, c'est le STIF qui a pu apporter des précisions sur les deux premiers. Globalement, la Société du Grand Paris et ses partenaires travaillent de concert pour assurer des conditions de transport optimum aux usagers et veiller à l'attractivité de ce nouveau métro avec une interconnexion efficace entre les modes de transport.

L'amélioration de l'existant reste également un sujet essentiel aux yeux des usagers qui se réjouissent que le Grand Paris Express, et en particulier la ligne 14 Sud, contribue à décharger certaines lignes aujourd'hui saturées.

DEUX PRÉOCCUPATIONS PLUS LOCALISÉES : LES GARES ET LES TRAVAUX

L'insertion et la conception des gares étaient au cœur des échanges avec le public, en particulier la localisation, les accès ainsi que les projets d'aménagement autour des gares. La Société du Grand Paris a pu apporter de nombreuses précisions quant aux critères qui lui ont permis, en partenariat avec les collectivités locales, de définir l'emplacement des gares ; elle a de plus pris bonne note

des demandes d'accès supplémentaires et s'est engagée à en étudier certaines. Les projets d'aménagement existants, qui pour beaucoup se cristallisent autour des gares, ont également été évoqués, sous le contrôle des élus locaux présents qui restent les décideurs.

L'organisation des travaux a fait l'objet de nombreuses questions, articulées autour de deux principales thématiques : les nuisances potentielles et l'évacuation des déblais. La Société du Grand Paris a présenté les mesures qu'elle envisageait pour prévenir et réduire les nuisances du chantier (vibrations, bruit, circulation des camions, etc.) ; le Schéma directeur d'évacuation des déblais a de plus fait l'objet d'un premier échange. Ces sujets continueront d'être au cœur des échanges dans les mois à venir au sein des instances de concertation mises en place par la Société du Grand Paris (comités techniques et comités de pilotage).

LES ENSEIGNEMENTS TIRÉS PAR LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

La Société du Grand Paris a apprécié la qualité et la richesse de la concertation qui s'est tenue. En particulier, elle retient l'utilité de diversifier les modalités d'échange afin de permettre à tous les publics de participer et de s'exprimer.

De plus, elle mettra en œuvre avec diligence les orientations prises par le Premier ministre sur les accélérations du calendrier, notamment grâce aux nombreuses interventions en ce sens lors de la concertation. Dans la perspective notamment de l'enquête publique, la Société du Grand Paris travaille d'ores et déjà à la concrétisation de cette nouvelle feuille de route.

Comme la Société du Grand Paris s'y est engagée, l'information et la concertation se poursuivront tout au long du projet, jusqu'à sa mise en service. Les élus resteront étroitement associés à son élaboration puis à la gestion des travaux.

Merci à tous les participants.

ANNEXES

1. Dépliant d'information
2. Décision de la CNDP relative à la désignation de M. Pierre-Gérard MERLETTE, en qualité de garant de la concertation - 2 avril 2014

► DÉVELOPPER LES TERRITOIRES

DES GARES NOUVELLE GÉNÉRATION HUMAINES ET URBAINES

Les gares du Grand Paris offriront à tous les voyageurs des espaces de transport à la fois efficaces et fonctionnels, sûrs et agréables. Elles proposeront des connexions avec l'ensemble des modes de transports : Grand Paris Express, Transilien, métro, Trainway et lignes de bus.

Les gares contribueront à améliorer la qualité de vie des habitants et des usagers en leur apportant des services et commerces complémentaires.



Concept de gare exemplaire proposé par l'architecte Jacques Ferrer.

DES OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT

L'arrivée d'une gare est l'occasion de dynamiser un quartier en réalisant :

- des logements pour répondre à l'évolution des besoins ;
- des activités nouvelles, de commerces, services, bureaux, permettant de créer de nombreux emplois ;
- des aménagements soignés aux abords des gares pour faciliter l'accès aux autres modes de transport (circulations piétonnes, parcs relais, parcs à vélos...).

DES DÉPLACEMENTS PLUS FACILES ET CONFORTABLES

Le tronçon facilitera les trajets de banlieue à banlieue pour :

- rapprocher le domicile du lieu de travail ;
- relier les quartiers desservis aux pôles de formation, d'emplois, de santé ;
- rendre plus accessibles les activités de loisirs (culturelles, sportives...);
- créer des connexions efficaces avec les autres modes de transport ;
- réduire la circulation automobile.

► ÉCHANGER POUR AVANCER

UNE DÉMARCHE PARTAGÉE

Le positionnement du tracé, des gares et des ouvrages associés résulte d'une réflexion menée en concertation avec des acteurs concernés : les collectivités locales, STIF, services de l'Etat et opérateurs de transport.



Les ateliers de concertation ont été organisés sur ce tronçon depuis le lancement du projet.

UNE PRÉOCCUPATION ENVIRONNEMENTALE

En complément des études d'insertion des ouvrages (tunnels, galeries), la Société du Grand Paris a mis en place le dispositif de concertation publique pour recueillir les avis des citoyens et des acteurs du territoire. Les enjeux environnementaux ont été au cœur de la concertation. Il concernait la qualité de l'air, la ressource en eau, les sols, le bruit, l'évacuation des déblais de chantier, les milieux naturels, les paysages...

Cette connaissance approfondie de l'environnement permet d'adopter des méthodes de construction adaptées et réalistes.

UNE VOLONTÉ FORTE DE LIMITER LES NUISANCES

Tout au long du chantier, les riverains, les commerçants, les usagers de la voirie et des transports publics seront régulièrement informés de l'avancement des travaux, des perturbations et des mesures d'accompagnement mises en place.



Les travaux réalisés au tunnelier permettent de limiter les impacts sur la ville.

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

Du 3 juin au 1^{er} juillet 2014, la Société du Grand Paris organise des réunions publiques d'information en amont de l'enquête publique sur le tronçon Olympiades <> Aéroport d'Orly du prolongement de la ligne 14 au Sud.

Pierre-Gérard Mierlette, garant indépendant nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP), veille à la qualité de l'information diffusée et à la bonne participation du public.

► LES RÉUNIONS PUBLIQUES :

- Paris à 20h**
le 3 juin
> Gare de Maison-Blanche - Paris XIII^e
- Chevilly-Larue à 20h**
le 5 juin
> Gare de M.N. Porte de Thiais
- Kremlin-Bicêtre à 20h**
le 16 juin
> Gare de Kremlin-Bicêtre Hôpital
- Thiais à 20h30**
le 23 juin
> Gare de Pont de Rungis

Retrouvez toutes les informations pratiques et les lieux pour participer aux réunions publiques sur :

www.ligne14sud.fr

► **DES EXPOSITIONS**
Découvrez les grandes étapes du Grand Paris Express et du tronçon Olympiades <> Aéroport d'Orly dans les mairies des villes traversées.

► DES ESPACES D'INFORMATION ET D'EXPRESSION

Informez-vous et donnez votre avis sur le site Internet :

www.ligne14sud.fr

► Suivez-nous sur :

www.facebook.com/GrandParisExpress

www.twitter.com/GDPParisExpress



CONCERTATION

RÉUNIONS PUBLIQUES DU 3 JUIN AU 1^{er} JUILLET 2014

INFORMEZ-VOUS, EXPRIMEZ-VOUS. DATES ET LIEUX DES RÉUNIONS SUR : www.ligne14sud.fr

GRAND PARIS EXPRESS LE MÉTRO DU GRAND PARIS

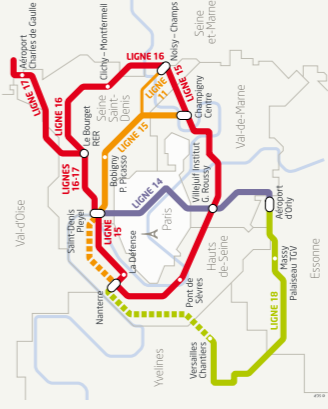
LIGNE 14 | SUD
OLYMPIADES <> AÉROPORT D'ORLY



LE NOUVEAU GRAND PARIS

Le Nouveau Grand Paris prévoit la modernisation des transports existants et la réalisation d'un nouveau métro automatique, le Grand Paris Express.

LE GRAND PARIS EXPRESS



205 km de réseau, 72 nouvelles gares dont 80 % en correspondance avec le Métro et 2 millions de voyageurs par jour.

4 NOUVELLES LIGNES DE MÉTRO AUTOMATIQUE ET 1 LIGNE PROLONGÉE

- **la ligne 15** nouvelle ligne de métro en rocade proche de Paris
- **les lignes 16, 17 et 18** nouvelles lignes de métro desservant des territoires de moyenne et grande couronne
- **la ligne 14** prolongement de ligne de métro existante

Les différentes lignes du Grand Paris Express seront mises en service progressivement entre 2017 et 2030.

7 nouvelles gares dont 5 en correspondance avec le Métro ou Grand Paris Express.

Une ligne prolongée, au service des habitants de Paris, du Val-de-Marne et de l'Essonne.

300 000 voyageurs/jour attendus à terme.

MISES EN SERVICE



► **DE JUIN 2011** : Aériennes, 2010, 2013, 2014, 2015, 2020, 2023, 2027

► **DIALOGUE** : Échanges du projet avec les collectivités locales et les autres partenaires

► **ÉTUDES & CHANTIERS** : Concentration continue avec les collectivités locales, les partenaires et le grand public

► **TRAVAUX ET ESSAIS** : Études techniques et de préparation des travaux

* Le prolongement de la ligne 14 correspond à la ligne bleue de Réseau de Transport public de Grand Paris

Desserte du territoire à horizon 2027



► **DE JUIN 2011** : Échanges du projet avec les collectivités locales et les autres partenaires

► **ÉTUDES & CHANTIERS** : Concentration continue avec les collectivités locales, les partenaires et le grand public

* Le prolongement de la ligne 14 correspond à la ligne bleue de Réseau de Transport public de Grand Paris

► AMÉLIORER LA VIE QUOTIDIENNE

D'une longueur de 14 kilomètres en souterrain et comportant 7 nouvelles gares et un site de maintenance et de remisage (SMR) à Marangis, le prolongement de la ligne 14 au sud reliera l'actuel terminus Olympiades à Aéroport d'Orly*.

La ligne 14 sud offrira des correspondances avec les autres lignes du Grand Paris Express (lignes 15 et 18), les lignes de métro 7 et du tramway 7 et du RER C. Elle assurera la liaison entre le centre de la capitale, le pôle d'affaires de Saint-Denis Pleyel au nord et Aéroport d'Orly au sud. Elle constitue l'épine dorsale du nouveau réseau et assure les correspondances avec le métro parisien. La mise en service de ce tronçon est prévue à l'horizon 2023 pour la partie entre Olympiades et Villejuif IGR, et 2027 pour la partie située entre Villejuif IGR et Aéroport d'Orly.

DES TEMPS DE DÉPLACEMENT RÉDUITS

- **Aéroport d'Orly <> Gare de Lyon** : 24 minutes contre 48 minutes aujourd'hui
- **Châtelet <> Villejuif IGR** : 15 minutes contre 37 minutes aujourd'hui
- **Aéroport d'Orly <> Issy-les-Moulineaux** : 22 minutes contre 45 minutes aujourd'hui
- **Châtelet <> Noisy-Champs** : 28 minutes contre 41,2 aujourd'hui

UN MÉTRO AUTOMATIQUE SANS CONDUCTEUR

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

► Régularité

Un intervalle de 45 secondes entre deux trains à l'heure de pointe du matin

► Accessibilité et confort

Accessible aux personnes à mobilité réduite. Chaque train pourra accueillir environ 360 personnes. Le matériel roulant de la ligne 14 sera compatible avec les caractéristiques du métro existant sur cette ligne (métro sur pneu, d'une largeur de 2,45 m et de 1,20 m de long).

► Performance

La vitesse commerciale des trains sera d'environ 45 km/h.

► Flexibilité

L'automatisation offrira plus de souplesse sur pneu, d'une largeur de 2,45 m et de 1,20 m de long.



Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 AVRIL 2014

DÉCISION N° 2014 / 19 / LBGP / 1

PROJET DE LIGNE BLEUE DU RESEAU DE TRANSPORT DU GRAND PARIS EXPRESS

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
- vu l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- vu la délibération n° CS 2011-4 du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011,
- vu le décret 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris,
- vu la lettre du Président du Directoire de la Société du Grand Paris du 24 mars 2014, demandant la nomination d'un garant pour la concertation post-débat public sur le tronçon Olympiades/Aéroport d'Orly et précisant les modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Les modalités d'information et de participation du public qui seront mises en œuvre pendant la phase postérieure au débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris (tronçon Olympiades/Aéroport d'Orly) sont approuvées.

Article 2 :

M Pierre-Gérard MERLETTE est désigné en qualité de garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris (tronçon Olympiades/Aéroport d'Orly).

Le Président



Christian LEYRIT

Suivez-nous sur :

 www.facebook.com/GrandParisExpress

 www.twitter.com/GdParisExpress