

LIGNE 18 :
AÉROPORT D'ORLY < > VERSAILLES CHANTIERS (LIGNE VERTE)

LIGNE 18

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Hiver 2015 - 2016

PIÈCE
J.5

Annexe

Consultation inter-administrative
Synthèse des avis reçus

Grand Paris Express

Réseau de transport public du Grand Paris

Ligne 18 : Tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers
(Ligne Verte)

Consultation inter-administrative

Synthèse des avis reçus

Octobre 2015

Sommaire

Sommaire	2
Préambule.....	3
Récapitulatif des avis reçus	6
Synthèse des avis reçus et réponses du maître d'ouvrage.....	8
Procédures.....	9
Caractéristiques du projet.....	15
Réseaux concessionnaires et autres servitudes	24
Impacts sur les milieux naturels, le paysage et le patrimoine	32
Impacts sur le milieu humain et travaux	44
Déplacements et réseaux de transport.....	54
Sécurité	59
Autres avis.....	61

Préambule

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

La consultation inter-administrative relative au projet « Ligne 18 : Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers (Ligne Verte) » du réseau de transport public du Grand Paris a été lancée le 12 juin 2015 par le Préfet de la région d'Ile-de-France. Le projet de dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique, finalisé en juin 2015 par le maître d'ouvrage Société du Grand Paris, a été transmis à l'ensemble des services et organismes consultés. Une réunion de présentation de la procédure et du projet a été organisée à leur intention le 3 juillet 2015 par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Ile-de-France, avec la Société du Grand Paris.

Une réunion de synthèse s'est tenue le 8 octobre 2015. Dans le cadre de cette réunion, un premier bilan des avis exprimés et des réponses envisagées par le maître d'ouvrage a été présenté par la Société du Grand Paris.

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

Ont été consultés :

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

- la Préfecture du département de l'Essonne
- la Direction départementale des territoires de l'Essonne
- la Direction départementale de la cohésion sociale de l'Essonne
- la Direction départementale de la protection des populations de l'Essonne
- la Direction départementale des finances publiques de l'Essonne
- la Direction départementale de la sécurité publique de l'Essonne
- la Délégation départementale du service départemental d'incendie et de secours de l'Essonne (SDIS 91)

- la Délégation territoriale de l'Essonne de l'Agence régionale de santé d'Ile-de-France
- la Direction de l'Aménagement et du Développement des Territoires du Conseil départemental de l'Essonne

- la Préfecture du département des Hauts-de-Seine
- l'Unité territoriale de l'équipement et de l'aménagement des Hauts-de-Seine
- l'Unité territoriale de l'environnement et de l'énergie des Hauts-de-Seine
- l'Unité territoriale de l'hébergement et du logement des Hauts-de-Seine
- l'Unité territoriale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi des Hauts-de-Seine
- la Direction départementale de la cohésion sociale des Hauts-de-Seine
- la Direction départementale de la protection des populations des Hauts-de-Seine
- la Direction départementale des finances publiques des Hauts-de-Seine
- la Direction départementale de la sécurité de proximité des Hauts-de-Seine
- la Délégation territoriale des Hauts-de-Seine de l'Agence régionale de santé d'Ile-de-France
- le pôle bâtiments et transports Direction générale du Conseil départemental des Hauts-de-Seine

- la Préfecture du département des Yvelines
- la Direction départementale des territoires des Yvelines
- la Direction départementale de la cohésion sociale des Yvelines
- la Direction départementale de la protection des populations des Yvelines
- l'unité territoriale des Yvelines responsable de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi à la Direction régionale Ile-de-France
- la Direction départementale des finances publiques des Yvelines
- la Délégation territoriale des Yvelines de l'Agence régionale de santé d'Ile-de-France
- la Direction de l'Aménagement et du Développement des Territoires du Conseil départemental des Yvelines

- le Département (Conseil général) de l'Essonne
- le Département (Conseil général) des Hauts-de-Seine
- le Département (Conseil général) des Yvelines
- la Région (Conseil régional) d'Ile-de-France

- Réseau de transport d'électricité (RTE)
- GRTgaz
- Orange
- Numéricâble
- la Société des transports pétroliers par pipeline (TRAPIL)
- la Société française Donges-Metz (SFDM - hydrocarbures)
- Voies navigables de France (VNF)
- Ports de Paris HAROPA
- le Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)
- l'Agence de l'eau Seine-Normandie (AESN)
- Eau de Paris
- le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP)
- la Société des eaux de Versailles et de Saint-Cloud (SEVESC)
- Electricité Réseau Distribution France (ERDF)
- Gaz Réseau Distribution France (GRDF)

- la Régie autonome des transports parisiens (RATP)
- Réseau ferré de France (RFF)
- la Société nationale des chemins de fer français (SNCF)
- l'Etablissement Public de de Sécurité Ferroviaire (EPSF)

- l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)
- l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP)
- l'Etablissement public foncier d'Ile-de-France (EPFIF)
- l'Etablissement public foncier des Hauts-de-Seine (EPF 92)
- l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA)
- l'Office national des forêts (ONF)

- l'Établissement public Paris Saclay (EPPS)
- l'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont (EPA-ORSA)
- l'Inspection générale des carrières (IGC)
- le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM)
- l'académie de Créteil
- le Centre des monuments nationaux

Récapitulatif des avis reçus

Les avis communiqués sont les suivants :

Organisme	Service	Date de l'avis
Inspection générale des carrières (IGC)	-	17/06/2015
Société française Donges-Metz (SFDM)	-	29/06/2015
Préfecture de l'Essonne	Direction départementale de la cohésion sociale (DDCS 91)	29/06/2015
Préfecture de l'Essonne	Service territorial de l'architecture et du patrimoine (ABF)	20/07/2015
Direction générale de la police nationale	Direction départementale de la sécurité publique de l'Essonne	27/07/2015
Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)	-	04/08/2015
Brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP)	Bureau prévention	10/08/2015
Société des transports pétroliers par pipeline (TRAPIL)	Pipeline Le Havre – Paris Maintenance - exploitation	18/08/2015
Agence régionale de santé Ile-de-France (ARS)	Siège & délégations territoriales des Yvelines, des Hauts-de-Seine et de L'Essonne	24/08/2015
Conseil Général des Yvelines	-	09/2015
GRTgaz	Direction des projets	03/09/2015
Direction régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France	Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine des Yvelines	04/09/2015
RATP	Département Gestion des infrastructures	07/09/2015
Réseau de transport d'électricité (RTE)	-	08/09/2015
Direction départementale de la protection des populations Hauts-de-Seine (DDPP 92)	Service Sécurité et Loyauté des Produits industriels - Actions économiques locales	08/09/2015
Direction générale de l'aviation civile (DGAC)	Direction de la sécurité de l'aviation civile nord	09/09/2015
Département des Hauts-de-Seine	Pôle Bâtiments et transports	10/09/2015
Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)	-	11/09/2015
DIRECCTE	Unité territoriale des Yvelines	11/09/2015
Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA)	Délégation interrégionale Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Ile-de-France, Haute et Basse-Normandie	14/09/2015
Direction centrale de la sécurité publique	Direction départementale de la sécurité publique de l'Essonne (91)	14/09/2015
Office national des forêts (ONF)	Délégation territoriale Ile-de-France Nord-Ouest	14/09/2015
Préfecture de l'Essonne	Direction départementale des territoires de l'Essonne	15/09/2015
Eau de Paris	Direction de l'ingénierie et du patrimoine	15/09/2015
Département de l'Essonne	Président du Conseil départemental	15/09/2015
Etablissement Public Paris Saclay (EPPS)	Président – Directeur général	15/09/2015
Direction départementale des territoires (DDT) des Yvelines	-	17/09/2015

Organisme	Service	Date de l'avis
Université Paris-Saclay	Président de l'Université Paris-Saclay et de la Fondation de coopération scientifique Campus Paris-Saclay	17/09/2015
Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France (DRIEE)	Service développement durable des territoires et des entreprises	22/09/2015
DRIEA	UTEA 92	23/09/2015
Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse	Bureau syndical du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse	01/10/2015
Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne	Direction des réseaux - Service des Grands Projets	07/10/2015
Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation l'agriculture et de la forêt (DRIAAF)	Service régional d'économie agricole	12/10/2015
SNCF Réseau	Direction accès au réseau Ile-de-France	08/10/2015

Service départemental d'incendie et de secours de l'Essonne

Service prévision

15/10/2015

Synthèse des avis reçus et réponses du maître d'ouvrage

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

Les avis ont été classés suivant sept catégories :

- Procédures
- Caractéristiques du projet
- Réseaux concessionnaires et autres servitudes
- Impacts sur les milieux naturels, le paysage et le patrimoine
- Impacts sur le milieu humain et travaux
- Déplacements et réseaux de transport
- Sécurité

Procédures

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
1	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Plusieurs espaces verts à protéger ou espaces paysagers sont réduits, notamment ceux inscrits au sein des PLU d'Orsay, de Palaiseau et de Gif-sur-Yvette (sur la rigole de Corbeville) sans toutefois que le dossier de DUP indique leur localisation précise, ni ne justifie de la nécessité de réduire ces protections.	Préfecture de l'Essonne – DDT 91	Ces protections en vigueur sur les emprises du projet empêchent règlementairement sa réalisation. La méthode suivie pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme s'appuie sur une proposition de réduction des protections paysagères aux droits des emprises des composantes aérienne du projet (gares, ouvrages annexes et viaduc). La proposition de réduction se base sur les plans de zonage des différentes communes, ainsi le principe de réduction de ces espaces fait l'objet d'un zoom dans le dossier MECDU. Enfin, la nécessité de réduction de ces protections est explicitée dans la partie 4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage.
2	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	En ce qui concerne la commune de Palaiseau, le règlement des articles 6 et 7 des zones agricoles et naturelles a été modifié, l'écriture de ces articles doit donc être revue. Un sous-chapitre relatif aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC) a été intégré afin d'inscrire des retraits ou reculs adaptés au réseau de transport du Grand Paris. Cette rédaction revient à ne pas réglementer les CINASPIC non liées au réseau du Grand Paris.	Préfecture de l'Essonne – DDT 91	La modification de rédaction des articles 6 et 7 des zones A et N sera évoquée lors de la réunion d'examen conjoint afin de remplacer « Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » par « Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris » pour distinguer la catégorie règlementaire les CINASPIC des composantes du réseau de transport public du Grand Paris.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
3	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Il est nécessaire que le SMR-SMI dont l'implantation est prévue en zone urbaine, au sein d'un quartier en construction, entre des logements familiaux et un parc public, intègre une zone du PLU de Palaiseau répondant aux principes d'aménagement de la ZAC. Une zone UXgp pourrait être envisagée tenant compte des objectifs fixés dans les zones UX de la ZAC, mais permettant l'implantation du SMI-SMR, en lieu et place de la zone UMgp proposée.	EPPS	Cette mise en compatibilité répond à un principe de zonage unique visant à permettre la réalisation du SMR/SMI sur 3 zones différentes (A, N et UX). Ainsi, la création d'une zone UMgp pour le SMR/SMI se justifie car la zone UM dans le PLU de Palaiseau a l'intitulé suivant : « zone principalement dédiée au service public ferroviaire SNCF/RATP dans le secteur urbain ». Ainsi la création d'un sous-secteur de la zone UM est plus pertinente que de la zone UX dédiée à l'ensemble des autres CINASPIC.
4	Compatibilité avec les projets existants et futurs	<i>Pièce G2, point 2.5, p44</i> Le long de la RD36, sur le territoire de Magny-les-Hameaux, la zone de transition entre le viaduc et le tunnel, longue d'environ 700 m, empiète potentiellement sur les emprises du projet de TCSP évoqué plus haut. La compatibilité entre les projets est à préserver.	Conseil Général des Yvelines (78)	A ce stade, le projet de la SGP est compatible avec l'aménagement d'un site propre entre Chateaufort et Magny-les-Hameaux. L'ensemble des interfaces sera stabilisé au niveau des études de conception.
5	Compatibilité avec les projets existants et futurs	<i>Pièce G2, point 3.1.4.3, p288</i> Les photomontages mettant en jeu la RD36 ne reproduisent pas le projet de TCSP Châteaufort / St-Quentin <i>Pièce G2, point 4.6.1.2, p74-75</i> Le choix du tracé aérien le long de la RD36 ne fait pas état du projet de TCSP Châteaufort / St-Quentin, or il mobilise des emprises prévues pour celui-ci. <i>Pièce G3, point 4.1.3.7, p75</i> Même remarque que point précédent	Conseil Général des Yvelines (78)	<i>Cf. réponse précédente</i>
6	Compatibilité avec les projets existants et futurs	<i>Pièce G2, point 5.1.4.3, p304 à 306</i> Ce point traite des impacts du projet le long de la RD36 en omettant le projet de TCSP Châteaufort / St-Quentin	Conseil Général des Yvelines (78)	<i>Cf. réponse précédente</i>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
7	Compatibilité avec les projets existants et futurs	<p><i>Pièce G2, Section V, p535 à 556</i> Le TCSP Châteaufort / St-Quentin n'est pas évoqué au titre des impacts cumulés. Bien qu'effectivement il ne soit pas à prendre en compte au sens réglementaire strict, il aurait pu en être fait mention dans la logique de continuité Massy / St-Quentin évoquée plus haut.</p> <p><i>Pièce G3, point 6.1.1, p183</i> Même remarque que point précédent</p>	Conseil Général des Yvelines (78)	Au moment de la rédaction du dossier de DUP de la ligne 18, la Société du Grand Paris n'avait pas connaissance d'un projet de TCSP formalisé réglementairement.
8	Compatibilité avec les projets existants et futurs	<p>Tracé sur la RD36 : le tracé de la ligne 18 sur le territoire des communes de Châteaufort et Magny-les-Hameaux entre en conflit avec ces projets de TCSP pour lesquels le Département des Yvelines dispose d'emplacements réservés (sur Châteaufort) et de la majeure partie du foncier. Dans le cadre des échanges en cours entre le Département et la Société du Grand Paris, il est nécessaire que le projet de métro permette de préserver, à terme, la faisabilité de ces projets.</p>	CG 78	<p>Au moment de la rédaction du dossier de DUP de la ligne 18, la Société du Grand Paris n'avait pas connaissance d'un projet de TCSP formalisé réglementairement.</p> <p>Pour tenir compte des échanges survenus lors de la réunion d'examen conjoint, les emplacements réservés de Châteaufort et de Magny-les-Hameaux ne sont plus concernés par la mise en compatibilité.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
9	Compatibilité avec les projets existants et futurs	<p><i>Pièce D3, Point 1.3</i></p> <p>Le département des Yvelines porte le projet de réalisation d'un tronçon de TCSP sur la RD36 entre le giratoire de Châteaufort et la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines, qui s'inscrit dans la continuité du projet déclaré d'utilité publique de création d'une plateforme multimodale entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines, porté par le Département de l'Essonne, dans une logique de bouclage d'un TCSP Massy/Saint-Quentin. Le tracé de la ligne 18 sur le territoire des communes de Châteaufort et Magny-les-Hameaux entre en conflit avec ces projets de TCSP pour lesquels le Département des Yvelines dispose d'emplacements réservés (sur Châteaufort) et de la majeure partie du foncier (cf. courrier du Département du 22 juillet 2015). Dans le cadre des échanges en cours entre le Département et la Société du Grand Paris, il est nécessaire que le projet de métro permette de préserver, à terme, la faisabilité de ces projets.</p>	Conseil Général des Yvelines (78)	<i>Cf. réponse précédente</i>
10	Compatibilité avec les projets existants et futurs	<p>Des emplacements réservés ont été créés sur la commune de Villiers-le-Bâcle par la procédure de DUP du projet de requalification de la RD36 en une infrastructure multimodale emportant mise en compatibilité du PLU, par arrêté préfectoral du 14 juin 2011.</p> <p>Le présent dossier de DUP ne reprend pas ces emplacements réservés inscrits au PLU en vigueur. Il devra donc être complété.</p>	Préfecture de l'Essonne – DDT 91	La SGP a sollicité les services du conseil départemental de l'Essonne pour récupérer ce plan. En cas de réception de ce plan, la modification du plan de zonage intégrant les emplacements réservés au bénéfice du conseil départemental de l'Essonne pour la requalification de la RD36 sera faite lors de la réunion d'examen conjoint.
11	Compatibilité avec les projets existants et futurs	Le tracé à l'Ouest du Christ de Saclay étant lié au projet RD 36 sous maîtrise d'ouvrage du département, la société du Grand Paris devra garantir la compatibilité du tracé de la ligne 18 avec la DUP et l'étude d'impact de ce projet.	Département de l'Essonne (91)	La SGP a proposé un projet compatible avec la DUP de la RD36 sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental. Un travail de coordination avec le Conseil départemental reste toutefois souhaitable afin de réduire les impacts des infrastructures sur la partie ouest de la RD36.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
12	Compatibilité avec les projets existants et futurs	La mise en compatibilité des PLU proposée doit tenir compte des projets du territoire et de leur avancement. Il est essentiel que le viaduc, les gares et les ouvrages annexes, en particulier le SMI-SMR, s'intègrent à leur contexte urbain et paysager et ne fassent pas exception aux règlements d'urbanisme des communes qui ont été élaborés suite à un long travail entre l'EPPS et les communes concernées.	EPPS	La SGP s'est efforcée, autant que faire se peut, de limiter les demandes de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
13	Compatibilité avec les projets existants et futurs	Il est indispensable que l'ensemble des pièces du dossier prenne en compte la totalité des opérations portées par l'Etat à leur niveau d'études et maturation à la date de son dépôt en juin 2015. Ceci comprend le projet du campus urbain de la frange sud du plateau de Saclay et en particulier les ZAC du quartier de l'Ecole Polytechnique et du Moulon, ainsi que leurs mesures de compensations environnementales et les projets connexes nécessaires à son accessibilité (en particulier l'échangeur de Corbeville). Le projet de l'échangeur de Corbeville, projet porté par l'Etat dont l'EPPS assure la maîtrise d'ouvrage des études, a fait l'objet d'un dossier d'opportunité et une partie du financement a été inscrit au bilan des ZAC du Moulon et du quartier de l'Ecole Polytechnique.	EPPS	L'ensemble des projets connus règlementairement ont été pris en compte au moment de la rédaction des pièces du dossier d'enquête publique.
14	Compatibilité avec les projets existants et futurs	L'ensemble des pièces du dossier de DUP ne prend pas en compte de façon systématique et homogène les dernières versions des documents de planification urbaine existants sur le territoire, en particulier les deux CDT en projet et les objectifs de logements portés par l'Etat aux abords des gares de la ligne 18. Il est nécessaire que ces informations soient à jour et homogènes dans tous les documents.	EPPS	DP7 La SGP a pris en compte les documents fournis par l'EPPS à la date de rédaction du dossier d'enquête publique.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
15	Compatibilité avec les projets existants et futurs	Le traitement des clôtures a fait l'objet d'un travail important entre l'aménageur et les communes sur lesquelles se situent les ZAC du Moulon et du quartier de l'Ecole polytechnique, en vue d'avoir un traitement cohérent sur l'ensemble des quartiers. Les infrastructures ne doivent pas faire exception à cette règle. Ainsi l'EPPS souhaite que ces demandes de modification soient retirées et que le viaduc de métro ne fasse pas exception à l'échelle du quartier.	EPPS	Le traitement d'insertion du viaduc fera l'objet d'études spécifiques en phase de maîtrise d'œuvre.
16	Compatibilité avec les projets existants et futurs	Des études préliminaires approfondies des gares Palaiseau-Polytechnique, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, SQY Est, Satory ont été conduites pour l'élaboration du dossier de DUP. L'EPPS souligne que certaines des propositions faites devront faire l'objet d'échanges détaillés lors des études ultérieures de conception du projet pour garantir une insertion urbaine optimale dans les projets d'aménagement en cours.	EPPS	La SGP poursuivra ses études de maîtrise d'œuvre en collaboration avec l'EPPS sur le volet de l'insertion urbaine
17	Compatibilité avec les projets existants et futurs	La MECDU comprend les emplacements réservés pour le passage du viaduc, des gares et des ouvrages annexes. Ces emplacements réservés ne doivent pas empiéter sur les îlots constructibles des ZAC du Moulon et du quartier de l'Ecole Polytechnique. Il est nécessaire de préciser la largeur des emplacements tels que dessinés sur les propositions de plans de zonage des PLU qui ne font pas apparaître les îlots de développement des ZAC. Des réflexions seront à approfondir sur la domanialité du viaduc et le possible accueil de programme en sous-face du viaduc, assorti de servitudes pour la maintenance de l'infrastructure.	EPPS	La SGP travaillera avec l'EPPS afin d'assurer l'articulation des deux projets sur les communes de Gif-sur-Yvette et de Palaiseau. La matérialisation règlementaire du viaduc se fait sous la forme d'un emplacement réservé de 15m de large afin de représenter les emprises du tracé en aérien sur les plans de zonage des PLU.

Caractéristiques du projet

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
18	Environnement urbain	Concernant les caractéristiques principales de la ligne 18, le Département entend rappeler l'opportunité de créer une gare supplémentaire dans le quartier de Camille-Claudel à Palaiseau qui accueillera à terme 4 000 habitants. Il importe donc de ne pas obérer l'avenir et de préserver, par des mesures conservatoires, cette possibilité.	Département de l'Essonne (91)	La possibilité technique de construction d'une gare supplémentaire de type RER a été prévue dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre en conservant la possibilité d'une tranchée ouverte de 100 mètres en alignement droit. Toutefois, l'ajout d'une nouvelle gare nécessitera une modification du schéma d'ensemble.
19	Environnement urbain	<i>Pièce D4, point 1.1.10</i> Le dossier devrait préciser quelles sont les mesures prises par la SGP pour minimiser les impacts sur les évictions d'activité. Par exemple, la construction de la gare de Versailles Chantiers reste problématique puisqu'un consensus avec l'Eglise Protestante Unie de Versailles (EPUV), propriétaire du terrain, n'a à ce jour pas été trouvé. Afin de faciliter l'avancement du projet, le Département a proposé un terrain à la Société du Grand Paris situé rue Champs Lagarde. Toutefois, cette proposition a été déclinée par l'EPUV jugeant la surface de ce terrain insuffisante. Il appartient donc maintenant à la SGP, maître d'ouvrage de la ligne 18, de proposer d'autres alternatives foncières.	Conseil Général des Yvelines (78)	La délocalisation du centre 8 est à l'étude. Une étude de délocalisation pilotée par le centre 8 financée par la SGP est en cours. Les travaux sur la gare Versailles Chantiers commenceront au plus tôt à la fin 2024, soit bien après la déclaration d'utilité publique, ce qui permettra d'essayer de trouver une solution pour le Centre 8.
20	Environnement urbain	La gare d'Antony se situe à proximité directe de la RD66 au niveau du rond point Boyan et présente un impact sur le domaine public routier très localisé. Les aménagements définitifs aux abords de la gare devront donc être précisés et conçus en concertation avec les services du Département de manière à préserver le fonctionnement du rond point et de la RD66, dans le cadre du comité de pôle intermodalité à initier.	Département des Hauts-de-Seine (92)	Le comité de pôle de la gare d'Antony sera lancé dès 2015 ce qui permettra de travailler très en amont du projet avec le département des Hauts-de-Seine afin de préserver le fonctionnement du rond point.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
21	Environnement urbain	Les ouvrages n°328 et 329 qui franchissent la RD 66 sont situés à proximité du projet. Le maître d'ouvrage devra donc se rapprocher de la DIRIF, propriétaire et gestionnaire des structures et superstructures concernant ces ouvrages.	Département des Hauts-de-Seine (92)	La SGP se rapprochera effectivement de la DIRIF sur le tracé concerné.
22	Environnement urbain	Le Département réalisera des travaux de requalification de la RD920 entre le carrefour et l'avenue JF Kennedy et la rue Léon Jouhaux à compter de mi 2017 pour une durée d'un an. Le département indique que si le chantier de la gare « Antonypôle » devait être en cours simultanément, il serait préférable que les circulations des poids-lourds se fassent par les autoroutes A6 et A10. Lors des phases de travaux, les services du Département devront être associés en amont afin de réduire au maximum l'impact sur la circulation aussi bien dans les phases de création de l'ouvrage que dans les phases de travaux préparatoires et concessionnaires.	Département des Hauts-de-Seine	Les travaux proprement dit de la gare Antonypôle ne débuteront qu'au dernier trimestre de 2018. La phase de dérivation des réseaux se situera en amont, ce qui risquera d'intervenir avant la fin des travaux engagés par le département. Une coordination entre les maîtres d'ouvrage devra donc intervenir.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
23	Environnement urbain	<p>Il serait souhaitable que le dossier explicite, y compris sous forme de plan, la superposition du projet avec les aménagements prévus pour ces deux ZAC de manière à visualiser plus aisément leurs liens et les conditions d'insertion de la ligne 18.</p> <p>Le projet d'implantation du site de maintenance de la ligne sur le territoire de la commune de Palaiseau, incluant la maintenance des infrastructures (SMI), la maintenance et le remisage des trains (SMR) et poste de commandement centralisé (PCC) présenté par la SGP interpelle le principe d'aménagement prévu par l'Etablissement Public de Paris-Saclay (EPPS) sur la zone d'aménagement concerté de l'Ecole Polytechnique.</p> <p>Le projet de SMI-SMR-PCC s'implante sur la partie Nord de la ZAC qui consistait en un espace de respiration et de détente pour les usagers et les habitants avec, au nord du lac, un parc composé de bassins, de terrains de sports et d'espaces de loisirs. Le parti d'aménagement prévoyait aussi des logements familiaux à l'emplacement du SMR/SMI.</p>	Préfecture de l'Essonne – DDT 91	Au moment de la rédaction du dossier d'enquête publique de la ligne 18, aucun document réglementaire ne permettait de prendre en compte ces projets urbains.
24	Environnement urbain	L'impact environnemental pour l'implantation du SMI-SMR sur le site de Palaiseau est bien pris en compte dans le dossier, mais pas l'impact sur le projet d'aménagement de la ZAC : la stricte emprise du SMI-SMR impacte la construction programmée d'environ 380 logements familiaux et 6 400m ² SP d'activités économiques sur 3 ha.	EPPS	Le SMI/SMR est une activité économique (au moins 250 emplois) et est compatible avec les activités de recherche du SIRT.A. Son implantation permet en outre de réserver 3 ha pour la construction de logements ou d'activités économiques.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
25	Environnement urbain	Le positionnement de l'atelier de maintenance sur la commune de Palaiseau au sein de la ZAC du quartier de l'Ecole Polytechnique impacte la construction programmée d'environ 380 logements familiaux et 6 400m ² SP d'activités économiques [...]. Comme le rappelle le rapport remis par le directeur de la DRIEA à ce sujet, il serait préférable de ne pas fermer la porte à l'étude d'une option alternative de localisation de cet atelier dans les études de maîtrise d'œuvre qui débiteront prochainement.	EPPS	La SGP a prospecté de nombreux sites et en a étudié 4 de manière approfondie. La recherche et l'étude d'un site supplémentaire conduirait à remettre en cause le planning des mises en service.
26	Environnement urbain	L'EPPS prend note de la zone d'intervention potentielle du chantier de la ligne 18, notamment dans sa section aérienne. Compte tenu des projets urbains déjà en cours de réalisation à la date de dépôt du dossier de DUP, la réalisation du chantier du métro devra tenir compte des chantiers qui seront en cours au sein des ZAC par des MOA tiers, et des bâtiments aujourd'hui en projet ou en chantier qui seront existants avant le démarrage de la ligne 18.	EPPS	Il est de l'intérêt de tous de prévoir en amont l'organisation des chantiers. La SGP prendra en compte les dispositions réglementaires liées aux constructions en cours ou prévues.
27	Environnement urbain	Si l'opportunité du projet de la ligne 18 ne fait aucun doute pour l'ensemble des services de l'Etat, l'élaboration d'un discours commun entre les deux maîtres d'ouvrage d'ici à la tenue de l'enquête publique début 2016 sur le phasage et la priorisation des projets est indispensable. Les parties en sont d'accord. Il est donc indispensable qu'un travail technique soit engagé rapidement afin de préparer cette étape cruciale de l'enquête publique avec des réponses qui satisferont l'ensemble des parties et l'intérêt de tous les projets.	EPPS	La SGP souscrit totalement à cette proposition.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
28	Environnement urbain	<p>Tracé dans Saint-Quentin en Yvelines</p> <p>Dans un courrier du 2 juillet 2015 à Monsieur Pierre Bédier, Président du département, la SGP affirme avoir « pris en considération les demandes des habitants et étudiera un tracé alternatif, compte tenu notamment d'un sous-sol géologiquement compliqué sous la résidence concernée et sous réserve d'une nouvelle campagne de sondages de sol. »</p> <p>Le département des Yvelines considère qu'il est impératif de préciser dans le DEUP ce qu'il en est des études et mesures qui seront prises pour éviter les risques géologiques.</p>	Conseil Général des Yvelines (78)	<p>Dans le § 4-8-2 de la pièce D du dossier de DUP, il est précisé, que « le plan général des travaux correspondant au tracé retenu a été élargi par rapport à la largeur standard pour 2 raisons : étude d'approfondissement de la connaissance du sous-sol en cours ainsi que perspectives de développements urbains insuffisamment précises à ce jour. Cette disposition vise à préserver la possibilité d'une adaptation conjointe du tracé et du profil en long souterrains de la ligne dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre. »</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
29	Environnement urbain	<p>L'évaluation socio-économique du projet du Grand Paris Express et de la ligne 18 se fonde sur des hypothèses de développements urbains (populations et emplois) qui ne sont plus à jour par rapport aux contrats de développement territorial élaborés sur l'Essonne et les Yvelines et qui sont par conséquent largement sous-estimées. Or là encore, la concertation renforcée a montré que l'opportunité même du projet et la pertinence du choix du mode métro automatique restait un débat important aux yeux du public. Une mise à jour des prévisions de trafic réalisées par la DRIEA, le STIF et la RATP prenant en compte des perspectives de P+E actualisées sur l'ensemble de l'OIN Paris-Saclay, en tenant compte des CDT et des déclinaisons territoriales des objectifs de logements de l'Etat à l'échelle des agglomérations, qui sont pour beaucoup situés à proximité immédiate des gares, améliorera significativement l'évaluation socio-économique et le dossier DUP du projet.</p>	EPPS	<p>Les hypothèses de population et d'emplois retenues pour les horizons intermédiaires de mise en service du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers s'appuient sur des cadrages socio-démographiques élaborés par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) de la Région Ile-de-France et consolidés par le STIF.</p> <p>Les prévisions IAU sont cohérentes avec les perspectives de développement prévues dans le SDRIF et s'appuient sur le recensement des projets existants et à venir. Donc à ce titre, ce cadrage intègre bien les projets les plus récents.</p> <p>Par ailleurs, la Société du Grand Paris a procédé à une approche analytique complémentaire pour tenir compte de l'effet d'attractivité pouvant être associé à la dynamique spécifique du plateau de Saclay dans les prévisions de trafic et dans les évaluations socio-économiques.</p> <p>Les territoires desservis par la ligne 18 présentent des particularités pouvant en pratique influencer sur les pratiques de mobilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un réseau routier aujourd'hui congestionné aux heures de pointe sur les grands axes d'accès au Plateau, - une fonction de polarisation importante associée aux gares de la ligne 18, - un territoire caractérisé par la proportion importante d'activités à forte valeur ajoutée, pouvant conduire à générer davantage de déplacements que la moyenne (aux heures de pointe et en journée).

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
30	Environnement urbain	Cf. avis/remarque précédent	EPPS	En prenant en compte ces éléments, le potentiel de trafic associé aux gares du plateau de Saclay (Palaiseau, Orsay – Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin Est, Satory) à l'heure de pointe du matin a été évalué directement, à partir des cadrages retenus en matière de croissance sociodémographique ainsi que d'hypothèses sur les bassins de chalandise et la génération des déplacements. Cette approche conduit à réévaluer la fréquentation totale de la ligne à l'horizon 2030 à 20000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, avec environ 5000 voyageurs supplémentaires fréquentant les gares du plateau de Saclay, pour une charge maximale qui irait alors jusqu'à 6000 voyageurs. La fréquentation quotidienne en semaine s'établirait alors à près de 150 000 voyages.
31	Conception des infrastructures	<p><i>Pièce D, §D4 1.5.1, page 123</i></p> <p>Le choix d'un viaduc en double U génèrerait un entraxe important entre les voies et créerait une séparation physique continue entre les voies. Ce choix de conception pourrait rendre certaines interventions de maintenance plus longues et plus difficiles en raison de l'absence de dégagement latéral suffisant, ce qui impacterait les coûts de maintenance.</p>	RATP	Le viaduc en petit U est une hypothèse retenue pour les études préliminaires. Le choix définitif du type de viaduc interviendra en études de maîtrise d'œuvre.
32	Conception des infrastructures	<p><i>Pièce D, §D2 2.3, page 29</i></p> <p><i>Pièce D, §D3 3.1, page 92</i></p> <p>Une analyse d'impact sur le coût global de possession et la disponibilité devra déterminer le type de conception de la voie (longs rails soudés ou coupons éclissés) compte tenu de la difficulté de mise en œuvre des outils nécessaires à la maintenance des longs rails soudés en présence de troisième rail de captation de courant.</p>	RATP	Le maître d'œuvre en charge des systèmes traitera de ces aspects.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
33	Conception des infrastructures	<p><i>Pièce G2, Partie III §1.3.7, page 108</i> <i>Pièce G3, §5.1.3, page 85</i></p> <p>Les études devront préciser la taille du fontis provoqué par le phénomène de dissolution du gypse pour lequel le tunnel a été dimensionné, ainsi que les moyens permettant de suivre l'évolution des fontis.</p>	RATP	Le maître d'œuvre en charge de l'infrastructure répondra à ces questions.
34	Conception des infrastructures	<p><i>Pièce D, §D4 1.2.2, page 120</i></p> <p>La pente maximum retenue est de 4,5% alors que les règles de conception du réseau métropolitain existant pour un roulement de fer spécifient 4,0%. La RATP-GI souhaite pouvoir identifier les zones où les pentes sont élevées, afin d'analyser les impacts sur les distances de freinage en pente, sur les accélérations en rampe, sur les temps d'intervention et sur les éventuelles contraintes de conception et d'utilisation des trains de maintenance.</p>	RATP	Il s'agit d'études préliminaires, les études en plan et en profil seront transmises à la RATP-GI en cours d'étude de maîtrise d'œuvre.
35	Exploitation et maintenance	<p>Concernant les infrastructures de soutien logistique de la ligne 18, la RATP-GI a pris note, suite aux informations communiquées par la SGP lors du comité des prescripteurs, que le site de maintenance des infrastructures projeté est dimensionné pour la maintenance des infrastructures du tronçon « Aéroport d'Orly » - « Versailles », et que l'extension de la ligne 18 jusqu'à « Nanterre la Folie » pourrait donc nécessiter des installations de soutien logistique supplémentaires.</p>	RATP	Les études n'ont pas portées sur le tronçon Nanterre La Folie - Versailles Chantiers. Le SMI est dimensionné pour le tronçon Aéroport d'Orly - Versailles Chantiers.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
36	Exploitation et maintenance	<p><i>Pièce G2, Partie I §2.4.1, page41</i> <i>Pièce G2, Partie III §5.1.4, page 298</i></p> <p>Aucune voie de service permettant le cheminement sous l'ouvrage n'est présentée dans le dossier. En l'absence d'une telle voie, la RATP-GI souligne que des moyens d'interventions spécifiques devront être mis en place (train de maintenance équipé d'une nacelle à déport négatif, nacelle mobile intégrée à l'ouvrage d'art, ...), ce qui pourrait augmenter les coûts de maintenance.</p>	RATP	A ce stade des études les circulations sous les ouvrages ne sont pas représentées.

Réseaux concessionnaires et autres servitudes

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
37	Réseau GRTgaz	<p>L'avis émis précise les dispositions à prendre en compte en cas d'intervention de GRTgaz sur son réseau à la demande de tiers : contraintes projet GRTgaz (familles de projets, planning projet de type déplacement d'ouvrage, modalités financières), contraintes techniques et réglementaires, analyse de points d'interaction), ainsi qu'en annexe les recommandations techniques applicables à l'exécution des travaux de tiers à proximité des canalisations de transport de gaz naturel.</p> <p>Le tracé de la ligne 18 croise les ouvrages de GRTgaz en sept interfaces.</p> <p>GRTgaz préconise à la Société du Grand Paris d'organiser une réunion d'échange spécifique afin de vérifier la compatibilité de ces zones avec les ouvrages GRTgaz vis-à-vis d'une analyse précise.</p> <p>L'interface qui se trouve sur le plateau de Saclay au carrefour du Christ devra faire l'objet d'un échange tripartite (SGP, CEA et GRTgaz) car GRTgaz possède un poste et une canalisation à proximité du CEA qui peuvent être impactés par le tracé présenté.</p> <p>Dans un second temps, le tracé de la ligne 18 devra faire l'objet d'une étude particulière vis-à-vis de la protection cathodique.</p>	GRTgaz	<p>Le maître d'ouvrage a bien pris note des points d'interface avec le réseau GRTgaz signalés dans l'avis émis. Ces zones d'interaction ont d'ores et déjà été identifiées, et il en a été tenu compte dans la définition du projet présenté à l'enquête publique. En phase d'études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris se rapprocheront des services de GRTgaz, et le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux avec GRTgaz. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau GRTgaz, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
38	Réseau RTE	<p>La réponse d’RTE ne vaut que pour les ouvrages électriques dont la tension d’alimentation est supérieure à 50 KV.</p> <p>Pour les ouvrages électriques d’une tension inférieure ou égale à 50 KV, ainsi que les ouvrages de distribution et de transport de gaz, RTE invite le maître d’ouvrage à se rapprocher des exploitants de ces ouvrages, notamment ERDF, GRDF et GRT gaz.</p> <p>RTE a transmis à la Société du Grand Paris les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le tableau des interférences RTE/GPE - les plans des ouvrages RTE concernés (LS, LA et LAITEC) par le tracé de la ligne 18 dans le cadre d’un envoi dématérialisé - les recommandations d’élaboration d’un projet à proximité des ouvrages électriques aériens et souterrains. 	RTE	<p>Les points d’interface sensibles mentionnés par RTE ont bien été identifiés par la Société du Grand Paris, qui se rapprochera des services de RTE afin de déterminer très précisément si des déviations d’ouvrages RTE sont nécessaires dans ces secteurs.</p> <p>En phase d’études de maîtrise d’œuvre, le maître d’ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d’étude et de travaux avec RTE. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau RTE, et d’en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d’intervention.</p>
39	Réseau public de distribution d’électricité	<p>L’impact du projet sur le réseau public de distribution d’électricité, tant en phase travaux qu’en phase d’exploitation, doit faire l’objet d’une analyse approfondie en lien avec les gestionnaires du réseau, qu’il s’agisse notamment des dévoiements de réseaux, des risques d’endommagement des ouvrages souterrains en phase travaux ou des impacts sur le réseau de lignes aériennes.</p>	DRIEE	<p>Les interfaces avec les réseaux majeurs existants ont été identifiées dans l’étude d’impact.</p> <p>En phase d’études de maîtrise d’œuvre, le maître d’ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d’étude et de travaux avec les concessionnaires.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
40	Réseau Eau de Paris	<p>Eau de Paris a transmis au format JPG et DWG - Lambert RGF93-CC49), l'interface du tracé identifiée entre le projet de la ligne 18 allant de "l'Aéroport d'Orly" à "Versailles Chantiers" et les ouvrages d'Eau de Paris. Ce projet est bien susceptible d'impacter les ouvrages d'Eau de Paris au niveau de la commune de Paray-Vieille-Poste :</p> <ul style="list-style-type: none"> - EDP note que le départ d'Orly de la ligne n°18 se fera par une gare commune avec la ligne 14, enterrée et située à 21m en dessous du terrain naturel. - Ce tronçon de ligne croisera les aqueducs de la Vanne et du Loing par le dessous au PH Loing 615,40. A cet endroit, le fil d'eau de l'aqueduc Loing est à 76,86 NGF et le terrain naturel à 87,65 NGF. Le diamètre de l'ouvrage projeté étant de 9 m, il y a de fortes chances pour que la proximité des deux ouvrages impose des adaptations au projet. <p>En l'état d'avancement du projet et suite à la réunion du 3 juillet 2015, EDP note que ce tracé pourrait encore connaître des évolutions. Il s'agit donc de prescriptions en l'état de connaissance de ce dernier. Si le tracé devait évoluer, il conviendrait qu'EDP dispose des tracés retenus, in fine, afin d'identifier les réels impacts du projet sur les ouvrages d'Eau de Paris.</p> <p>Par ailleurs, Eau de Paris se réserve le droit de demander préalablement à toute demande de travaux, d'avoir accès aux études géotechniques liés aux aménagements destinés à passer sous leurs ouvrages et cela afin de garantir la stabilité de ces derniers.</p>	Eau de Paris	<p>Le maître d'ouvrage a bien pris note des points d'interface avec le réseau d'Eau de Paris signalés dans l'avis émis. Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris veilleront à associer les services d'Eau de Paris. En particulier, le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux, afin de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau d'Eau de Paris, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
41	Qualité de l'eau	<p>Le tracé de la ligne croise les aqueducs de la Vanne et du Loing au niveau de Paray-Vieille-Poste. Les servitudes liées à ces aqueducs, pour lesquels trois zones de protection (immédiate, rapprochée et éloignée) ont été définies et devront être respectées.</p> <p>Le dossier précise que ces dernières ne sont pas applicables sur l'emprise de l'aéroport d'Orly. Le pétitionnaire devra aborder ce point avec Eau de Paris qui est chargé de la gestion de ces aqueducs.</p>	ARS	<p>Eau de Paris est déjà associée aux études menées par la SGP. Le tracé du tunnel et des ouvrages en plan et en profil ont notamment été communiqués par la SGP à Eau de Paris de manière à déterminer précisément s'il y a ou non des impacts avec les aqueducs de la Vanne et du Loing.</p> <p>Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris associeront étroitement et d'une manière permanente les services d'Eau de Paris. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le risque d'impact sur ces ouvrages.</p>
42	Réseau d'assainissement départemental des Hauts-de-Seine	<p>Au vu du projet actuel, la future gare d'Antony pôle pourrait avoir une incidence forte sur les réseaux d'assainissement du Département, notamment les ouvrages des avenues Léon Jouhaux et Léon Harmel. Le département attire l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que les collecteurs d'eaux usées et pluviales de ces avenues ont fait l'objet d'une première phase de réhabilitation entre 2007 et 2009. Une seconde phase de travaux est prévue sur ces avenues en 2016.</p> <p>Les études préalables des gares et des ouvrages annexes devront être réalisées pour limiter les travaux de dévoiement des ouvrages structurants d'assainissement potentiellement impactés et pour préserver la résistance structurelle des ouvrages non dévoyés.</p>	Département des Hauts-de-Seine	<p>Le maître d'ouvrage a bien pris note des points d'interface avec le réseau d'assainissement départemental signalés dans l'avis émis. Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris veilleront à associer les services d'Eau de Paris. En particulier, le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux, afin de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau d'Eau de Paris, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention. Les contraintes d'exploitation des collecteurs, notamment les accès aux regards, ainsi que les travaux récents des deux phases de réhabilitation seront pris en compte.</p> <p>Les études de maîtrise d'œuvre permettront de préciser les quantités d'eaux d'exhaure qu'il est prévu de rejeter en phase de chantier. Sur la base de ces éléments, une convention temporaire de rejet pourra alors être envisagée en cas de besoin entre la Société du Grand Paris et le département.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
43	Réseau d'assainissement départemental des Hauts-de-Seine	<p>Le secteur du rond-point Boyan, qui verra la construction de la future gare, est considéré comme sensible aux débordements lors des pluies d'orage. Les aménagements prévus devront prendre en compte les contraintes d'exploitation des collecteurs et notamment les accès aux regards.</p>	Département des Hauts-de-Seine (92)	<p>Le maître d'ouvrage a bien pris note des points d'interface avec le réseau d'assainissement départemental signalés dans l'avis émis. Ces zones d'interaction ont d'ores et déjà été identifiées, et il en a été tenu compte dans la définition du projet présenté à l'enquête publique. Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris veilleront à associer les services du département. En particulier, le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux, afin de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau départemental, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention. Les contraintes d'exploitation des collecteurs, notamment les accès aux regards, seront prises en compte.</p> <p>Les études de maîtrise d'œuvre permettront de préciser les quantités d'eaux d'exhaure qu'il est prévu de rejeter en phase de chantier. Sur la base de ces éléments, une convention temporaire de rejet pourra alors être envisagée en cas de besoin entre la Société du Grand Paris et le département.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
44	Eau et SIAAP	<p><u>Corrections demandées, pièce G1, point 6.5.1.7 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - S'il est exact qu'il n'y a pas de réseaux SIAAP dans la zone d'étude (p.320), il importe de préciser que le territoire concerné est situé dans la zone de collecte d'épuration du SIAAP. - Les contraintes de dévoiement de certains réseaux de transport d'eaux usées pourraient être fortes. - Les réseaux de transport d'eau potable issus des usines de la Seine ne sont pas évoqués. Il conviendrait de vérifier l'éventuelle présence de tels réseaux dans la zone d'étude. 	Département de l'Essonne (91)	<p>La Société du Grand Paris prend bonne note des observations faites par le Département de l'Essonne, et effectuera les corrections demandées dans la pièce G1 du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP).</p> <p>Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris associeront étroitement et d'une manière permanente les services du SIAAP. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau du SIAAP, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p> <p>Le maître d'ouvrage prendra en considération les différentes dispositions du Règlement SIAAP du Service d'Assainissement concernant, entre autre, la gestion de rejet d'eaux de chantier, d'eaux d'exhaure et d'eaux claires, qu'ils soient temporaires ou permanents.</p> <p>Le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux avec le SIAAP.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
45	Réseau SEDIF	<p>Quatre communes traversées par le projet relèvent du SEDIF.</p> <p>Le degré de précision du projet présenté ne permet pas de s'assurer de la complétude des éventuelles interférences sur les infrastructures du réseau d'eau potable et d'en étudier avec précision les impacts potentiels. L'objectif général doit être de limiter autant que possible la nécessité de déplacement du réseau d'eau potable.</p> <p>En première approche, le SEDIF communique une liste des ouvrages de transport d'eau potable (conduites supérieures à 300 mm) sur lesquels l'opération pourrait avoir un impact, ainsi qu'une première étude concernant les conduites de distribution. Les contraintes susceptibles de s'appliquer (délais indicatifs, données d'entrée nécessaires...) sont rappelées.</p> <p>Lors des phases d'avant-projet et de projet, il conviendra que les équipes de maîtrise d'œuvre associent étroitement et de manière permanente les services du SEDIF. Il est rappelé que le coût des différentes interventions liées au projet devra être pris en charge intégralement par le maître d'ouvrage au titre du budget de l'opération transport.</p> <p>Une attention particulière devra être portée au niveau des ouvrages de service, du passage en viaduc et de l'implantation du SMR à Palaiseau.</p> <p>Le SEDIF envisage la réalisation d'un bouclage en canalisation de diamètre DN 600 mm entre les sites de Palaiseau et de Saclay, afin de sécuriser l'alimentation en eau potable du Plateau de Saclay, et notamment de la ZAC Polytechnique.</p> <p>Des échanges techniques ont déjà été engagés entre la SGP et le SEDIF, une réunion de travail s'est tenue dans ce cadre le mardi 8 septembre dernier.</p>	SEDIF	<p>Le maître d'ouvrage a transmis au SEDIF le tracé en plan et le profil en long du projet, de manière à déterminer très précisément les impacts de ce dernier sur les infrastructures du réseau d'eau potable, au stade des études préliminaires du projet présenté à l'enquête publique.</p> <p>Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris veilleront à associer les services du SEDIF. En particulier, le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux avec le SEDIF. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau du SEDIF, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p> <p>Comme il en est fait mention dans l'avis du SEDIF, la profondeur d'implantation des infrastructures du projet est de nature à limiter très significativement les interactions avec les ouvrages du SEDIF.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend effectivement en charge l'ensemble des coûts relatifs aux dévoiements de réseaux qui sont la conséquence directe du projet de transport.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
46	Servitudes aéronautiques et radioélectriques	La direction générale de l'aviation civile attire l'attention de la SGP sur le fait que les foreuses utilisées pour le passage du tunnel sous les pistes et les terminaux de l'aéroport de Paris-Orly (30m sous la surface) sont susceptibles d'impacter les servitudes aéronautiques ou radioélectriques compte tenu de l'extrême proximité de l'aéroport.	Direction générale de l'aviation civile	Les maitres d'œuvre et les entreprises de travaux contacteront la direction de l'aviation civile afin d'évaluer l'impact des travaux sur les servitudes aéronautiques. L'ensemble des prescriptions en vigueur dans le secteur de l'aéroport d'Orly seront prises en compte par le maître d'ouvrage tant pour l'organisation de la phase chantier que pour la conception des ouvrages définitifs dès lors qu'elles s'appliquent aux travaux réalisés (choix des machines pour le respect des hauteurs, capacité de libérer les emprises ...)
47	Servitudes radioélectriques	La direction générale de l'aviation civile signale que de nouvelles servitudes aéronautiques doivent être établies à la fin de l'année 2016, et que celles-ci doivent faire l'objet d'une approbation par arrêté ministériel. En effet, un nouveau radar est actuellement en cours de construction et doit venir remplacer celui qui est en place. Cependant, l'ancien radar est susceptible d'être gardé en secours. La direction générale de l'aviation civile se rapprochera de la SGP lorsque des documents officiels seront susceptibles d'être communiqués.	Direction générale de l'aviation civile	La Société du Grand Paris se tient à disposition de la direction générale de l'aviation civile. La Société du Grand Paris prendra en compte les servitudes et prescriptions en vigueur dans le secteur de l'aéroport d'Orly, tant pour l'organisation de la phase chantier que pour la conception des ouvrages définitifs, et ce dès lors qu'elles s'appliquent aux travaux réalisés.
48	Servitudes nucléaires	Le paragraphe 3.2.1 de la pièce G2 pourrait indiquer que la phase 1 Horizon 2024 pourrait s'étendre jusqu'à la gare CEA Saint-Aubin à la condition que les servitudes nucléaires soient levées par l'Autorité de Sûreté Nucléaire dans un délai compatible avec cette échéance.	Université Paris-Saclay	La Société du Grand Paris prend bonne note des observations faites par le Département de l'Essonne, et effectuera les corrections demandées dans la pièce G du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP).

Impacts sur les milieux naturels, le paysage et le patrimoine

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
49	Qualité de l'eau, risque de pollution	<p>Le maître d'ouvrage devra assurer une vigilance particulière sur les risques de pollution durant la phase des travaux. Le pétitionnaire devra notamment être attentif quant à la présence du château d'eau du CEA de Saclay, en particulier par rapport au positionnement des piles du viaduc.</p> <p>En plus de l'organisation proposée par le pétitionnaire pour faire face à un éventuel épisode de pollution, tout incident susceptible d'avoir un impact potentiel sur la qualité des eaux souterraines et superficielles devra être signalé à la personne responsable de la production et de la distribution d'eau et à l'ARS.</p>	ARS	<p>La présence du château d'eau alimentant le CEA a été identifiée dans l'étude d'impact et sera prise en compte par la maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris dans les études de conception.</p> <p>S'agissant de la phase travaux, au stade actuel des études, des mesures de gestion des eaux de chantiers sont prévues et mentionnées dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique (pièce G2, page 140) dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'ouvrages de rétention/régulation assurant la décantation des matières en suspension et des polluants associés, y compris les métaux, charriés par les eaux de ruissellement des aires de chantier - Stockage des produits polluants dans des dispositifs adaptés - Plan de gestion en cas d'accident <p>Ces mesures pourront être précisées ou complétées dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre à venir et transcrites dans le dossier qui sera réalisé au titre de la "Loi sur l'eau". Des mesures de surveillance et de gestion adéquates seront mises en place sur les chantiers pour éviter tout risque d'atteinte à la qualité des eaux.</p> <p>Il est bien noté le souhait de l'ARS d'être tenue informée des accidents éventuels sur les chantiers.</p>
50	Eau - Prévention et surveillance des milieux	Les dispositions relatives à l'information de l'ARS et des gestionnaires des réseaux pour ce qui concerne l'eau, notamment pour signaler les accidents éventuels ou pour transmettre les résultats de la surveillance des différents milieux ne sont pas prévues.	ARS	<i>Cf. réponse point précédent</i>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
51	Milieux aquatiques superficiels	<p>L'ONEMA portera une attention particulière aux emprises chantiers : un plan de localisation devra être fourni dans le dossier loi sur l'eau et croisé avec l'inventaire des zones humides du plateau de Saclay, afin d'en évaluer l'impact et l'éventuelle nécessité de mesures compensatoires supplémentaires.</p> <p>Une attention particulière sera portée à la localisation des points de rejets, à la quantification et au suivi des flux mis en œuvre, en particulier au regard de la présence éventuelle de milieux aquatiques récepteurs susceptibles d'être impactés (dispositifs de surveillance à mettre en place).</p>	ONEMA	<p>Le maître d'ouvrage prend bien en compte les éléments de rappel quant à la gestion des eaux en phase chantier et en phase d'exploitation.</p> <p>Comme le souligne l'avis de l'ONEMA, les points soulevés seront traités de manière détaillée dans le cadre des futurs dossiers d'autorisation réglementaires, en particulier dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau nécessaire au démarrage des travaux qui précisera les effets et mesures tant en phase travaux qu'en phase exploitation (stockage et traitement des matériaux de terrassement, gestion des eaux de chantier, dispositifs de surveillance, mesures de suivi ...). Cette gestion nécessite en effet un niveau d'études techniques plus avancé, disponible à la fin des études d'Avant-Projet.</p> <p>Néanmoins, au stade de la DUP, des mesures d'accompagnement en phase chantier et en phase exploitation ainsi que des mesures de suivi des milieux sont d'ores et déjà prévues et identifiées dans l'étude d'impact (pièce G2 page 140 et suivantes) pour prévenir ou limiter les impacts des travaux et lors de l'exploitation sur les eaux de surface :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consultation des gestionnaires des réseaux humides (assainissement usé et pluvial). Durant la phase chantier, les eaux pluviales et usées devront être gérées selon les exigences des gestionnaires. La mise en œuvre de tout rejet dans un réseau existant nécessite pour le maître d'ouvrage l'accord préalable du gestionnaire du dit réseau. - Mise en place d'ouvrages de collecte des eaux pluviales au niveau des bases chantier et des ouvrages du projet - Stockage des produits polluants dans des dispositifs adaptés - Plan de gestion en cas d'accident - suivi et maintien des ouvrages de gestion mis en place dès la phase chantier pendant l'exploitation - surveillance de la fonctionnalité des éventuelles mesures compensatoires... <p>La doctrine régionale quant à la gestion des eaux sera également prise en compte. Elle vise notamment à privilégier dans cet ordre : l'infiltration, puis si nécessaire des rejets dans le milieu naturel, et en dernier recours dans le réseau.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
52	Gestion des eaux pluviales	La Direction de l'eau demande, en anticipation du projet détaillé, que les règles fixées par le règlement départemental d'assainissement pour la maîtrise des eaux pluviales soient prises en compte, à savoir une non connexion de celles-ci au réseau, et en cas d'impossibilité technique une limitation du rejet à 2l/s/ha pour une pluie de retour décennal. En particulier, le retour à des surfaces infiltrantes ou végétalisées permettrait de réduire considérablement le ruissellement induit par cet aménagement.	Département des Hauts-de-Seine (92)	Le maître d'ouvrage prend bonne note des points de vigilance soulignés par le Département des Hauts-de-Seine. Les règles en vigueur dans le département seront pleinement intégrées au travail d'approfondissement des études en phase de maîtrise d'œuvre. Ces éléments feront partie du dossier réalisé au titre de la « loi sur l'eau », qui s'appuiera sur les futures études de maîtrise d'œuvre du projet.
53	Hydrogéologie / Eaux souterraines d'exhaure	<p>Le département attire l'attention sur le fait que les rejets d'eaux claires permanentes telles qu'eaux de pompage de nappe, eaux d'exhaure... sont interdits dans les réseaux d'assainissement unitaires ou d'eaux usées. Cependant en phase travaux, en l'absence de solution alternative et sous réserve d'une capacité suffisante du réseau, une autorisation dérogatoire pourra être accordée, en référence au règlement du Service départemental d'assainissement en date du 9 juillet 2012 (article 22.2). Une convention temporaire de rejet pour ces eaux devra alors être cosignée par le demandeur et les collectivités concernées, une redevance d'assainissement sera alors exigible.</p> <p>Le département attire l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que le tracé de la ligne 18 traverse le territoire du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Bièvre qui devrait être approuvé fin 2015 et opposable en 2016. Le projet de SAGE est disponible auprès du Syndicat Mixte du Bassin Versant de la Bièvre (SMBVB) qui en est la structure porteuse.</p>	Département des Hauts-de-Seine (92)	<p>Les éléments attendus par le Département des Hauts-de-Seine seront apportés dans le dossier réalisé au titre de la « loi sur l'eau », qui s'appuiera sur les futures études de maîtrise d'œuvre du projet. Des mesures de la qualité des eaux souterraines seront effectuées au sein des nappes concernées par le projet, et des modélisations hydrogéologiques permettront d'évaluer les volumes d'eaux d'exhaure lors de la phase de chantier et d'exploitation.</p> <p>L'identification des exutoires permettra de retenir les dispositifs de traitement adaptés avant le rejet de ces eaux. Sur la base de ces éléments, une convention temporaire de rejet pourra alors être envisagée en cas de besoin entre la Société du Grand Paris et le département.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend bien en compte les éléments de rappel quant à la traversée du territoire du SAGE Bièvre par le projet. La compatibilité du projet avec les objectifs du projet du SAGE a été évaluée en page 603 de la pièce G2. La SGP se tiendra au courant de l'approbation du document et l'intégrera dans la suite de ses études et procédures réglementaires (Loi sur l'eau notamment) afin de s'assurer de la compatibilité du projet de la ligne 18 avec ces objectifs et dispositions.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
54	Mesures de compensation (EBC)	<p><u>Au titre des enjeux « forêt » :</u> Le projet de SMR-SMI-PCC impacte un espace boisé classé en « vert foncé » au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) et repéré comme « couloir biologique » au Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). La réalisation du projet nécessitera l'obtention d'une autorisation de défrichement assortie de mesures compensatoires. Les aménagements devront également être économes en espace et répondre à une bonne intégration environnementale et paysagère notamment par le maintien ou la restauration des continuités écologiques.</p>	Préfecture de l'Essonne – DDT 91	<p>L'ensemble du projet est conçu dans une optique d'éviter et de réduire au maximum les impacts sur l'environnement. A ce titre, les emprises au sol des émergences, y compris le site industriel SMR-SMI-PCC, sont optimisées afin de réduire la consommation d'espace et de limiter l'impact potentiel sur les milieux naturels. Cette démarche sera poursuivie dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre. Le maître d'ouvrage veillera en particulier à la bonne intégration environnementale et paysagère du site de maintenance et du viaduc afin de réduire et maintenir autant que possible les fonctionnalités de l'espace boisé.</p> <p>Un dossier de demande d'autorisation de défrichement sera réalisé pour la réalisation des travaux de la Ligne 18 ayant un impact sur l'espace boisé selon les critères du code forestier. Ce dossier intégrera les mesures compensatoires inhérentes.</p>
55	Mesures de compensation (EBC)	Les compensations liées au déclassement des espaces boisés classés (EBC) et au défrichement ne sont pas encore déterminées dans le dossier d'études d'impact.	Préfecture de l'Essonne – DDT 91	<p>Il est rappelé que, d'un point de vue juridique, le déclassement des EBC ne donne uniquement lieu à compensation que s'il s'agit d'espaces boisés.</p> <p>Les études de maîtrise d'œuvre réduiront autant que possible les nécessités de coupes et abattages d'arbres et préciseront les besoins en défrichement. Si nécessaire, un dossier de demande d'autorisation de défrichement sera réalisé en amont des travaux de la Ligne 18 selon les critères du code forestier. Le cas échéant, ce dossier intégrera les mesures compensatoires inhérentes liées à la procédure au titre du code forestier.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
56	Mesures de compensation (EBC)	Concernant les espaces boisés, une autorisation de défrichage sera nécessaire. La procédure devra être menée dans le respect des articles L.341-1 et suivants, relatifs aux autorisations de défrichage et aux compensations pouvant subordonner les dites autorisations et à l'arrêté inter-préfectoral n°2015222-0010 du 10 août 2015 relatif aux modalités de calcul des compensations liées aux autorisations de défrichage.	DRIAAF	Dans le cas d'un dépôt d'un dossier de demande d'autorisation de défrichage, le maître d'ouvrage respectera la réglementation en vigueur et poursuivra les échanges avec les services concernés.
57	Avis sur la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers	Les commissions départementales des Yvelines et de l'Essonne de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) pourront rendre un avis sur la consommation de ces espaces (article L112-1-1 du code rural et de la pêche maritime).	DRIAAF	L'ensemble des services et commissions seront consultés dans le cadre de l'instruction des dossiers réglementaires de la ligne 18.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
58	Impacts sur les espaces agricoles, forestiers et naturels	<p>La partie aérienne de la ligne 18 traverse, sur une emprise de trente-cinq mètres de large, la zone de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers du plateau de Saclay (ZPENAF) instituée par décret n°2013-1298 du 27 décembre 2013. Dès lors, cette infrastructure de la ligne doit impérativement respecter l'intégrité et les limites de la ZPENAF.</p> <p>La DRIAAF recommande donc de prendre en compte la fonctionnalité des espaces agricoles, forestiers et naturels dans le cadre des études qui vont être menées pour cette infrastructure, par l'utilisation d'une méthodologie d'analyse fonctionnelle des espaces ouverts. Cette méthodologie, élaborée avec l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) Ile-de-France, a pour objectif de mieux connaître ces espaces agricoles, forestiers et naturels, en comprendre le fonctionnement et concilier ainsi leur préservation et leur valorisation avec les projets de développement urbain.</p> <p>Parallèlement, une large concertation doit être mise en œuvre en amont du projet avec les propriétaires et les acteurs agricoles concernés (notamment chambre d'agriculture et SAFER) de manière à préserver l'équilibre agro-économique du secteur notamment en s'assurant, pendant les phases chantier et exploitation, du maintien de circulation des engins agricoles.</p>	DRIAAF	<p>Le projet de la ligne 18 ainsi que les emprises chantiers nécessaires à sa réalisation s'insèrent dans l'emprise réservée exclue de la zone de protection de la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestières (ZPNAF).</p> <p>La Société du Grand Paris portera une attention particulière pour optimiser dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre les emprises chantier pour réduire les besoins en surface agricoles et maintenir le fonctionnement agricole. Les limites de la ZPNAF seront respectées.</p> <p>Elle poursuivra notamment ces études et les échanges qu'elle a déjà engagé auprès des organisations professionnelles agricoles (chambre d'agriculture et partenariat SGP-SAFER page 318 pièce G.2) pour limiter les effets induits du projet sur l'activité agricole et le milieu naturel, mettre en place des mesures d'accompagnement en faveur de l'agriculture et d'envisager des systèmes de compensations pour les agriculteurs concernés. Ce travail sera à coordonner avec les autres initiatives du territoire.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
59	Protection des milieux naturels	Les responsabilités de chaque pétitionnaire dans la mise en œuvre des mesures de compensation des zones humides, dans le cas où celles-ci sont agrégées, doivent être précisées. Cela pourrait être le cas sur les projets d'aménagement ZAC QOX et Moulon.	ONEMA	La SGP, en tant que maître d'ouvrage du GPE, est responsable de la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire des mesures de compensation des impacts de son projet sur l'environnement et notamment les zones humides. Un travail de concertation a débuté avec l'EPPS, sous arbitrage de la DRIEE, afin de mutualiser et d'augmenter la pertinence écologique des mesures compensatoires à mettre en place au niveau de la ZAC Polytechnique notamment où le projet de la Ligne 18 a une interface avec le projet porté par l'EPPS.
60	Milieux naturels / Habitats et espèces protégées, mesures de compensation	<p>A l'heure actuelle, les mesures de gestion en phase chantier et exploitation pour ces habitats et leurs espèces (amphibiens et flore) ne sont pas assez précises pour juger de leur pertinence. Il convient à travers des études écologiques complémentaires, à un stade ultérieur de l'instruction, de préciser les mesures de gestion adoptées : récréation d'habitats, transplantation d'espèces, définition de périmètre de protection.</p> <p>Afin de mener à bien celles-ci, le pétitionnaire devra anticiper la maîtrise foncière des sites choisis (acquisition foncière de préférence ou conventionnement à minima) et être en mesure de préciser les modalités de gestion des mesures compensatoires sur le long terme (période de référence minimale : 20 ans). En ce qui concerne les impacts sur les espèces protégées, la mesure compensatoire devra être anticipée et fonctionnelle avant toute détérioration du milieu.</p>	ONEMA	<p>En partie souterraine du tracé, les impacts directs potentiels sur les milieux naturels sont localisés uniquement au droit des ouvrages émergents : gares, ouvrages annexes, puits de tunnelier...</p> <p>A l'échelle du viaduc, les impacts en phase exploitation sur les habitats et leurs espèces sont réduits. Le viaduc est ancré au sol par des piles de faibles emprises. L'implantation des piles, normalement espacées de 25m environ, sera adaptée dans la mesure du possible afin d'éviter ces habitats. En phase chantier, la construction du viaduc nécessitera une emprise au sol de part et d'autre du tablier du viaduc (bande de travaux). Les aires de chantier seront étudiées lors des études de conception en vue de réduire leurs impacts.</p> <p>Les modalités de compensation d'éventuels impacts avérés sur les milieux naturels et les espèces aquatiques seront présentées dans le cadre de procédures ultérieures (autorisation au titre de la loi sur l'eau, demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées...). La démarche de cadrage préalable avec les services de l'Etat permettra de définir un cadre précis pour la proposition de ces mesures compensatoires.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
61	Zones humides de compensation	<p><u>Au titre des enjeux « eau » :</u> - le projet de SMR-SMI-PCC rencontre des zones humides de compensation, actées dans l'arrêté préfectoral du 7 octobre 2013 autorisant au titre de la loi sur l'eau les travaux de la ZAC du quartier de l'Ecole Polytechnique. Des mesures d'évitement devront être proposées, ou par défaut, le projet devra intégrer des mesures correctives ou compensatoires dans la même unité hydrographique.</p>	Préfecture de l'Essonne – DDT 91	<p>Les interfaces de la ligne 18 avec les mesures compensatoires du projet de la ZAC Polytechnique et les zones humides sur le territoire ont été étudiées et identifiées dans le cadre de l'étude d'impact. La SGP, en tant que maître d'ouvrage du GPE, est responsable de la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire des mesures de compensation des impacts de son projet sur l'environnement et notamment les zones humides. Un travail de concertation a débuté avec l'EPPS, sous arbitrage de la DRIEE, afin de mutualiser et d'augmenter la pertinence écologique des mesures compensatoires à mettre en place au niveau de la ZAC Polytechnique notamment où le projet de la Ligne 18 a une interface avec le projet porté par l'EPPS.</p>
62	Milieux naturels sensibles	<p>L'impact du projet et en particulier du site de maintenance et de remisage (SMR) sur les milieux naturels sensibles du quartier de l'école polytechnique doit faire l'objet d'une vigilance particulière, et tenir compte des mesures compensatoires prévues dans le cadre de la réalisation de la « ZAC polytechnique »).</p>	DRIEE	<p>Les éléments du projet de la ligne 18 en interaction potentielle avec les mesures de compensations de l'EPPS sur le site de la ZAC Polytechnique encadrée notamment par l'arrêté préfectoral n°2012/DRIEE/132 du 21 décembre 2012 ont été identifiées dans le cadre de l'étude d'impact. La Société du Grand Paris prend bonne note de cette observation. La Société du Grand Paris poursuivra son travail d'articulation et ces échanges avec l'EPPS dans les études de conception pour mutualiser et augmenter la pertinence écologique des mesures compensatoires à mettre en œuvre.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
63	Milieux naturels	Le dossier n'apporte actuellement pas de renseignements sur l'impact des travaux sur l'environnement, la faune et la flore situés sur le périmètre de la gare d'Antony. Le passage du tunnel en souterrain pourrait obliger la suppression de quelques arbres au niveau de la route départementale.	Département des Hauts-de-Seine (92)	En partie souterraine du tracé, les impacts directs potentiels sur les milieux naturels sont localisés uniquement au droit des ouvrages émergents : gares, ouvrages annexes, puits de tunnelier... Les impacts au niveau de ces ouvrages et de la gare Antony ont été analysés dans les différents volets thématiques de l'étude d'impact. Des visites de terrains et des inventaires naturalistes ont été conduits par la Société du Grand Paris entre 2012 et 2015. Des inventaires complémentaires sont prévus sur les sites émergents pouvant avoir un impact sur les milieux naturels. Si un impact résiduel devait persister, les modalités de compensation seront détaillées dans le cadre de procédures ultérieures (autorisation au titre de la loi sur l'eau, demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées...). La démarche de cadrage préalable avec les services de l'Etat permettra de définir un cadre précis pour la proposition de ces mesures compensatoires.
64	Sites et sols pollués	250 sites BASIAS et 8 sites BASOL (dont 7 situés sur la commune de Massy et 1 correspondant au CEA de Saclay) ont été relevés. La section « Antony » - « Massy-Palaiseau » et le secteur de l'actuelle gare de « Versailles Chantiers » concentrent la majorité des sites BASIAS. Les futures gares de « Saint-Quentin-Est », « Satory » et « Versailles Chantiers » se situent donc sur des secteurs potentiellement pollués (ancien site Thalès pour « Saint-Quentin-Est », décharge sur Satory et sites BASIAS sur « Versailles Chantiers »). L'ARS conseille au maître d'ouvrage d'effectuer des mesures avant la réalisation des travaux (sondages, prélèvements et analyses de sols et des eaux souterraines) afin de contrôler la qualité des sols et d'écartier tout risque sanitaire notamment lié à l'inhalation de particules.	ARS	La Société du Grand Paris prévoit, dans les étapes ultérieures, la réalisation de diagnostics historiques et documentaires ainsi que des sondages sur l'ensemble des sites considérés comme sensibles pour la pollution (gares, ouvrages annexes, puits de départ de tunnelier...). Des plans de gestion et des évaluations quantitatives des risques sanitaires (EQRS) seront élaborés lorsque les diagnostics de pollution en auront montré la nécessité.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
65	Sous-sol	Concernant le comblement de carrière, il convient au pétitionnaire de préciser ces projets dans la suite de l'instruction réglementaire et d'évaluer les impacts potentiels de ceux-ci sur les zones humides, les espèces protégées et les nappes phréatiques. Enfin les modalités d'autocontrôle du pétitionnaire seront exposées en ce qui concerne la gestion des rejets et des déblais de terrassement. Celui-ci devra être en capacité de fournir toutes les informations utiles en matière de stockage, traitements, points de rejets au service de la police de l'eau.	ONEMA	L'étude d'impact du projet (pièce G) identifie les secteurs de la zone d'étude sujets aux risques géologiques liés aux anciennes carrières (pièce G.1 page 54 à 64). Elle présente également l'analyse des impacts potentiels liés au projet, ainsi que les mesures prévues pour la prise en compte de ces aléas (pièce G.2 page 97). Au stade actuel des études, la seule carrière formellement identifiée à proximité du tracé est située à Guyancourt et est visée par les dispositions du PLU de la commune. Conformément à celles-ci, un avis technique sera sollicité auprès de l'Inspection Générale des Carrières. La poursuite des études, et notamment des campagnes de reconnaissances géotechniques complémentaires, permettra de préciser les premiers éléments obtenus et les besoins d'intervention.
66	Insertion urbaine et paysagère du viaduc	L'EPPS alerte sur la représentation faite dans le dossier de l'insertion urbaine et paysagère du viaduc, en particulier sur la section Saclay – Magny-les-Hameaux. Compte tenu des réactions virulentes du public contre le viaduc durant la concertation renforcée de mai 2015, la représentation graphique de son intégration dans son environnement mériterait de faire l'objet d'un travail approfondi complémentaire avant l'enquête publique prévue début 2016 et dans l'attente du commencement des études de maîtrise d'œuvre.	EPPS	La Société du Grand Paris a présenté dans l'étude d'impact du dossier d'enquête public des photomontages à titre indicatif afin de permettre au public de mieux appréhender les dimensions et les grandes caractéristiques du viaduc sur les territoires. Dans la suite des études, la SGP fera appel à un maître d'œuvre architecture et paysage spécifique pour concevoir le viaduc et optimiser son intégration dans le paysage environnant. La SGP prévoit d'associer les élus des territoires, le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse ou encore l'EPPS à la commission consultative visant à choisir ce maître d'œuvre spécifique.. Par ailleurs, le bilan de la concertation et les avis de l'enquête publique seront des données d'entrée pour ce maître d'œuvre qui tentera d'intégrer au maximum les avis émis.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
67	Insertion urbaine et paysagère du viaduc	<p>Secteur Magny-les-Hameaux - Châteaufort</p> <p>Le projet de viaduc de la ligne 18 présenté dans le dossier de déclaration d'utilité publique est une esquisse sans précision, ce qui ne facilite pas l'appréhension de son incidence sur le paysage.</p> <p>Le viaduc longe les sites protégés de la Mérentaise et de la vallée de Chevreuse, provoquant une rupture nette, au moins visuelle, entre les territoires protégés du Sud, en Parc Naturel Régional de la Haute-Vallée de Chevreuse, et ceux péri-urbains du Nord, et traverse le périmètre de protection de la porte de Mérentais. La porte de Mérentais construite en 1684 à l'identique des 23 autres portes de l'ancien Grand Parc de chasse du domaine de Versailles est inscrite au titre des monuments historiques.</p> <p>La loi de 1943 a instauré la servitude des abords de monuments historiques, considérant qu'un monument intégrait sa relation au contexte et ne pouvait être apprécié qu'avec ses abords.</p> <p>La partie de transition entre le tunnel et le viaduc, composée de tranchée ouverte, rampe et viaduc bas (soit une coupure infranchissable constituant un écran opaque) est un obstacle difficilement assimilable. Or, il se trouve que cette partie d'environ 250 mètres linéaires se situe précisément au droit de la porte de Mérentais, coupant la servitude d'abords quasiment en deux, et la Porte de Mérentais de sa relation avec la partie extérieure de l'ex-Grand Parc.</p>	Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine des Yvelines	<p>Au stade de l'élaboration du dossier d'enquête publique, la SGP n'avait pas de maître d'œuvre architecte du viaduc en études préliminaires approfondies et n'a pas voulu faire de représentations qui l'auraient contrainte sur un type de viaduc et par extension sur le choix de l'architecte en phase de maîtrise d'œuvre. De même, il s'agissait d'éviter d'avancer des hypothèses d'insertion dont la faisabilité technique n'a pu être ni étudiée ni avérée.</p> <p>En ce qui concerne les contraintes d'insertion de la ligne 18 à proximité de la porte de Mérentais, un travail est en cours. Deux pistes de travail sont actuellement suivies, afin de limiter l'impact paysager au droit du monument.</p> <p>La première piste identifiée est liée à un nouveau travail sur le tracé au niveau de Voisin le Bretonneux : un nouveau tracé engendrerait une modification de la localisation des différents ouvrages annexes et de la rampe. Cependant, les localisations des ouvrages annexes ont fait l'objet de longues négociations, donc leur implantation ne peut être modifiée que modérément. La marge de manœuvre est assez réduite.</p> <p>La deuxième piste repose sur la qualité de l'insertion paysagère. Une commission consultative est prévue pour choisir l'architecte qui travaillera à la fois sur le viaduc et les trois gares aériennes. Six architectes ont été pré-retenus, dont des architectes internationaux, ils présenteront leur projet lors de cette commission. La SGP associera le service territorial de l'Architecture et du Patrimoine à cette commission consultative.</p> <p>Ces pistes sont toutes deux approfondies par la Société du Grand Paris et ne sont pas exclusives l'une de l'autre.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
68	Insertion urbaine et paysagère du viaduc	Afin de préserver la lisibilité du monument induite par ses abords, prévoir de possibles aménagements intérieurs, et éviter de perdre définitivement la trace d'une époque remarquable pour les territoires traversés, il n'est pas envisageable de grever ainsi la servitude de la Porte d'une telle coupure. La sortie du tunnel doit être décalée vers l'Est de façon à ne pas altérer le périmètre de protection de la Porte de Mérentais.	Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine des Yvelines	Cf. réponse précédente

Impacts sur le milieu humain et travaux

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
69	Gestion des déblais et des pollutions / Sites et sols pollués	<p>Axes retenus pour l'évacuation des déblais : N118, A10, A126, A6 (pièce G.4.2, p83). Ces axes desservent des pôles d'emplois importants tels que Massy, la zone de Courtabœuf et le plateau de Saclay.</p> <p>Risque de saturation du trafic notamment à Massy au niveau du puits d'entrée de tunnelier OA8.</p> <p>L'organisation spatiale et temporelle de l'évacuation des déblais doit être établie en concertation avec les collectivités et différents gestionnaires d'infrastructures concernés afin de limiter l'impact du chantier aux heures les plus chargées.</p> <p>Il est souhaitable que toutes les solutions d'évacuation par les autres modes de transport, notamment ferroviaire, puissent être envisagées.</p>	Préfecture de l'Essonne – DDT91	<p>Afin de réduire au maximum les nuisances potentielles liées à l'évacuation des déblais, la priorité est de rejoindre au plus vite les grands axes de circulations et d'éviter les voiries communales. Comme indiqué en page 83 de la pièce G.4.2., l'utilisation du réseau de départementales depuis chaque base chantier sera étudiée en concertation avec les collectivités et en concertation avec les gestionnaires de voirie concernés pour définir les circuits de circulation. Les itinéraires seront précisés par arrêté municipal fixant les prescriptions pour les entreprises de travaux. Même si aujourd'hui l'évacuation routière est retenue, les études se poursuivent afin d'étudier la faisabilité d'une évacuation ferroviaire des extraits au niveau de site de Satory (tunneliers et gare). A Massy-Palaiseau, des échanges avec la SNCF ont conduit à ne pas poursuivre la piste car le site est trop contraint et aucune voie ne pourrait être mobilisée pour l'évacuation des déblais.</p> <p>Un travail est en cours avec la ville de Massy qui souhaiterait récupérer une partie des déblais issus des 2 tunneliers introduits dans le puits de Massy.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
70	Gestion des déblais	L'ARS regrette que l'évacuation des déblais soit prévue uniquement par voie routière même si les possibilités d'évacuation par voie fluviale ou ferrée sont limitées.	ARS	<p>Comme précisé dans le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (pièce G.4.2., p57), le recours au transport alternatif à la route pour l'évacuation des déblais du Grand Paris Express est un des objectifs de la Société du Grand Paris. Concernant la ligne 18, le recours au transport fluvial nécessite des pré-acheminements par voie routière sur plusieurs dizaines de kilomètres. Les chantiers doivent dans tous les cas être rejoints par camions. Par rapport à l'utilisation du ferroviaire, une étude est en cours concernant les possibilités d'évacuation des déblais issus des tunneliers à partir du site de Satory (cf question précédente).</p> <p>Par ailleurs, les exutoires doivent prioritairement être recherchés dans l'Essonne et dans les Yvelines (objectifs du PREDEC).</p> <p>Malgré la volonté de la SGP de recourir au transport alternatif, et dans l'attente des résultats de l'étude de faisabilité, l'évacuation des déblais issue du projet de ligne 18 ne peut être envisagée aujourd'hui que par voie routière.</p>
71	Gestion des déblais	La gestion des déblais, qui représente un enjeu majeur pour ce projet, doit être précisée et tenir compte des autres projets prévus sur le territoire. La DRIEE rappelle qu'une partie des carrières de craie souterraines de Meudon (92) a le statut de site classé du fait de leur intérêt écologique, paléontologique et artistique (décret en date du 7 mars 1986).	DRIEE	Le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED pièce G.4.2) donne les premières pistes de réflexion envisagées pour la gestion des déblais de la ligne 18 et des possibilités de valorisation. Ces pistes seront analysées et hiérarchisées au cours des études de maîtrise d'œuvre en fonction de leur faisabilité technique et réglementaire, de leur pertinence, et de la nature et de la qualité effective des terres caractérisées par des analyses et des sondages. La Société du Grand Paris prend bonne note de l'observation de la DRIEE.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
72	Plans de surveillance eau, air intérieur, bruit	<p>Les plans de surveillance envisagés (eau, air intérieur, bruit) auraient mérité d'être détaillés, ils ne précisent ni les paramètres suivis ni la fréquence de réalisation des mesures.</p> <p>La réalisation des gares « Aéroport d'Orly » et « Massy – Palaiseau » pourra nécessiter la gestion de volumes d'eaux souterraines qu'il conviendra de traiter avant rejet. Il serait nécessaire d'apporter des précisions quant à la nature des paramètres à analyser dans le cadre du plan de surveillance de la qualité des eaux d'infiltration et de ruissellement mis en place.</p> <p>De plus, le plan de surveillance devra être affiné lors de la consultation des gestionnaires de réseaux d'alimentation en eau potable prévue dans la réglementation. Un reporting de la qualité des eaux souterraines et superficielles, ainsi que de la surveillance, devra être fait à l'ARS.</p> <p>Il serait utile que le plan de surveillance pour la qualité de l'air intérieur précise le nom des substances qui seront suivies dans les futures infrastructures. Parmi ces dernières, une attention particulière devra être portée aux particules fines, aux particules ultrafines et aux substances volatiles.</p>	ARS	<p>La réalisation d'un projet souterrain, de type métro, est susceptible de modifier les écoulements d'eau et ainsi d'impacter la (ou les) nappe d'eau souterraine qu'il recoupe. D'un point de vue hydrogéologique, la mise en place des gares apparaît comme plus contraignante que le tunnel impactant une épaisseur de terrain limitée à la hauteur du tunnelier.</p> <p>Les éléments mentionnés attendus par l'ARS seront apportés dans le dossier réalisé au titre de la « loi sur l'eau », qui s'appuiera sur les futures études de maîtrise d'œuvre du projet.</p> <p>Des mesures sont prévues quant à la qualité de l'air intérieur, elles sont rappelées dans l'étude d'impact (page 406 pièce G2). Il s'agit notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction des émissions à la source : matériaux de roulage, de freinage et d'aménagement des voies. La mise en place d'une gestion optimisée des systèmes de freinage électriques permettrait une baisse de 20 à 25% d'émissions de poussières. - Optimisation de la ventilation et de la filtration : les ouvrages annexes et les gares permettent d'assurer le renouvellement fréquent de l'air - Équipement de rames avec ventilation réfrigérée. - Surveillance de la qualité de l'air. <p>Ce dispositif sera défini dans le cadre des études techniques ultérieures, il convient en effet que les caractéristiques des ouvrages soient précisées.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
73	Environnement sonore / bruit	<p><u>Corrections demandées, pièce G1 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - L'existence du Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) départemental n'est pas mentionné (p. 423). - Le PPBE approuvé le 24/06/2013 est celui concernant les routes de plus de 6 millions de véhicules par an et non 3 millions (p.429 et 430). 	Département de l'Essonne (91)	La Société du Grand Paris prend bonne note des observations faites par le Département de l'Essonne, et effectuera les corrections demandées dans la pièce G du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP).

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
74	Environnement sonore / bruit	Les modalités de réalisation des mesures de bruit si les travaux le nécessitent auraient mérités d'être détaillées, elles ne sont pas indiquées.	ARS	<p>Le maître d'ouvrage mettra en œuvre toutes les dispositions permettant de limiter les impacts des travaux de réalisation du projet sur les riverains. Les travaux seront réalisés conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.</p> <p>Des mesures spécifiques sont prévues dans l'étude d'impact pour limiter les nuisances sonores en phase travaux (pièce G.2 page 408 à 467) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respect de la réglementation pour les engins - Restriction des horaires de chantier - Mise en place de supports de communication - Choix des itinéraires d'engins avec les collectivités concernées. <p>Ces préconisations seront traduites dans un Plan de Management Environnemental et seront intégrées dans les cahiers des charges des entreprises assurant la conduite opérationnelle des chantiers.</p> <p>De plus, en application des dispositions du décret 95-22 du 9 janvier 1995, des dossiers bruit seront élaborés et déposés auprès des maires et des préfets concernés.</p> <p>Enfin, des échanges avec le Conseil Départemental seront possibles en amont des travaux pour présenter la démarche retenue et pendant leur réalisation afin de présenter leur avancement, et faire le bilan des nuisances éventuelles observées.</p> <p>La Société du Grand Paris s'engage à porter une attention particulière au bruit émis par les chantiers dont il a la charge par la mise en place d'un monitoring des niveaux de bruit pour les sites sensibles.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
75	Environnement sonore / bruit	<p>Les dispositions de l'article R.1334-36 du code de la Santé Publique relatif à la lutte contre le bruit provenant de chantier devront être respectées.</p> <p>Le maître d'ouvrage devra s'assurer que le projet n'a pas d'impact négatif sur l'exposition au bruit d'établissements sensibles qui ont été recensés (établissements de santé dont l'hôpital Jacques Cartier situé à proximité de la gare « Massy Opéra » ou l'hôpital privé et la maison médicale de Versailles, établissements recevant de jeunes enfants).</p> <p>Il est également nécessaire de prendre en compte les effets liés à la multi-exposition aux bruits (populations déjà exposées aux bruits des transports terrestres, aériens, ...).</p>	ARS	<i>Cf. réponse point précédent</i>
76	Plans de surveillance eau, air intérieur, bruit	<p>Le maître d'ouvrage prévoit la possibilité de réaliser des mesures de bruit au droit des logements ou bâtiments sensibles pour les chantiers le nécessitant. Il serait utile de définir les travaux considérés comme bruyants et de préciser les conditions de réalisation des mesures.</p> <p>Eu égard au choix des équipements les moins bruyants, les mesures relatives aux modalités de choix du matériel roulant auraient mérité d'être mieux explicitées.</p>	ARS	<p><i>Première partie de la question : se référer à la réponse apportée au point 69</i></p> <p>Le choix du matériel roulant a fait l'objet avec le STIF d'une analyse multicritères qui a pris en compte les caractéristiques techniques.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
77	Vibrations	Les centres hospitaliers et cliniques recensés doivent être particulièrement surveillés du fait que ces derniers admettent la présence de matériels perfectionnés calibrés et potentiellement sensibles aux vibrations des bâtis.	ARS	<p>Des études approfondies ont été menées afin d'évaluer les impacts vibratoires, notamment à proximité des laboratoires de recherche du plateau de Saclay.</p> <p>Les établissements sensibles ont été répertoriés dans l'étude d'impact (pages 465 et suivantes de la pièce G1). En fonction de l'emplacement du tunnel, de la géologie du sous-sol et de la typologie des bâtiments, la SGP réalisera des modélisations vibratoires qui permettront de prévoir les dispositifs d'absorption adéquats. Pour la phase chantier, des mesures de vibrations avant et pendant le fonctionnement du tunnelier seront réalisées au niveau de la surface pour s'assurer du respect d'un niveau temporaire acceptable.</p> <p>Les mesures de suivi du niveau vibratoire en phase exploitation sont citées à la page 495 de la pièce G2 du dossier d'enquête et concernent principalement le maintien de bons états de surface du rail et des roues.</p>
78	Ondes électromagnétiques	Le maître d'ouvrage devra s'assurer que le projet n'a pas d'impact négatif sur l'exposition aux ondes électromagnétiques des établissements sensibles (établissements de santé, établissements recevant de jeunes enfants...).	ARS	<p>Pour l'analyse des effets potentiels des ondes électromagnétiques liés au futur métro, des modélisations ont été élaborées par un bureau d'étude spécialisé ; elles sont présentées dans l'étude d'impact (page 490 et suivantes de la pièce G.2).</p> <p>Les études réalisées démontrent que les niveaux d'ondes électromagnétiques liés au fonctionnement du métro resteront inférieurs aux limites sanitaires pour le public présent dans l'infrastructure. En surface, le projet ne présentera pas d'effet sur les personnes.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
79	Cadre de vie et santé	<p><i>Avis favorable général émis sur le dossier</i></p> <p>Le choix d'un périmètre de 500m pour l'étude de l'existant, le potentiel de réserves foncières et les projets d'aménagement identifiés mériterait d'être argumenté, notamment par rapport à l'échelle de 800m, correspondant à l'aire d'accessibilité autour de la gare, et retenue dans le cadre des réflexions de l'observatoire des quartiers de gare.</p> <p>L'ARS aurait souhaité que les données du parc privé potentiellement indigne soient utilisées dans l'état initial afin d'avoir un état sur les situations potentielles de sur-occupation et sur la présence d'habitats insalubres dans les quartiers de gare.</p>	ARS	<p>Le périmètre d'étude pour l'existant ne fait pas l'objet d'une définition juridique particulière. Néanmoins, s'agissant des projets d'infrastructures de transport linéaires, le périmètre de 500m est classiquement adopté par les maîtres d'ouvrage de ce type de projet comme étant un périmètre pertinent au regard des caractéristiques particulières de ce type d'infrastructures. Les potentiels de mutation du foncier ont été évalués dans la pièce G.4.3 (étude des effets sur l'urbanisation).</p> <p>Aussi, un observatoire des quartiers de gare a été mis en place en décembre 2013, en partenariat entre la SGP, l'APUR et la DRIEA. L'observatoire des quartiers de gares, qu'il s'agisse des analyses croisées ou des monographies, renseigne sur des données qui permettent de mieux connaître les quartiers desservis par les gares, qu'il s'agisse de population, d'emploi, de densité, de formes urbaines, de caractéristiques environnementales, d'accessibilité, de rythme de construction et de projets urbains. Il permet d'approfondir certaines thématiques dont la connaissance est importante pour les actions publiques à mettre en œuvre. Une publication est en cours sur les équipements sanitaires dans les quartiers de gare. D'autres travaux thématiques sont à l'étude comme le logement dans les quartiers de gares. Les gares de la ligne 18 qui se situent dans des zones moins denses de la Métropole seront traitées au premier semestre 2016 avec une méthodologie légèrement adaptée aux spécificités des territoires qu'elle dessert. Le périmètre d'étude pourrait dépasser celui des 800 m autour des gares.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
80	Cadre de vie et santé	<p><i>Avis favorable général émis sur le dossier.</i></p> <p>Donner une plus grande part aux traitements des mobilités actives sur le territoire, dans un souci de l'amélioration de l'état de santé des individus.</p> <p>Evoquer les études sur l'accessibilité pédestre et les préconisations pour améliorer la « marchabilité » dans les quartiers de gare.</p> <p>Faire référence plus clairement à l'évolution, voire à l'amélioration de l'accessibilité grands équipements urbains situés dans le fuseau d'études (notamment l'Institut Hospitalier Jacques Cartier, l'Hôpital de Jour le Mérentais et la clinique des Franciscaines), en lien avec la mise en service de la ligne 18.</p>	ARS	<p>Les gares du Grand Paris Express ont vocation à proposer une intermodalité optimale avec l'ensemble des autres modes de transport. En particulier, les aménagements des gares seront conçus pour permettre aux voyageurs utilisant les modes actifs d'y accéder et d'en sortir aisément, de manière sécurisée et agréable, notamment au travers de la création de parvis de gares permettant une organisation claire des connexions entre les différents modes et la voie publique.</p> <p>En matière d'équipements cyclables, chacune des gares du projet, prévoit l'implantation d'abris vélos sur son parvis ; des consignes sécurisées pourront également être installées dans les émergences des gares. En revanche, l'aménagement du réseau cyclable relève du périmètre de compétence des gestionnaires de voirie, et non de celui de la Société du Grand Paris.</p> <p>L'hôpital Jacques Cartier est directement desservi par la gare Massy Opéra et la clinique des Franciscaines par Versailles Chantiers.</p> <p>La clinique de Mérentais est desservie, mais à une distance de presque 2 km par la gare de Saint Quentin Est.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
81	Santé / Qualité de l'air extérieur	<p>Le projet pourrait induire une augmentation du trafic automobile sur les routes d'accès aux gares, notamment pour les gares « Antony-pôle » et « Versailles Chantiers » considérées comme étant à enjeux.</p> <p>Une vigilance particulière sur la qualité de l'air devra être apportée en particulier dans les zones situées à proximité d'établissements sensibles tels que les crèches, les groupes scolaires et les établissements de santé.</p>	ARS	<p>A long terme, une amélioration de la qualité de l'air est attendue principalement le long des grands axes routiers. Cependant, et comme indiqué en page 403 de la pièce G2 du dossier d'enquête, il est évident qu'un changement profond du système de transport tel que celui insufflé par l'arrivée du Grand Paris modifie l'ensemble des flux de trafic et peut mener dans certaines zones à des augmentations de trafic. Il n'est pas possible à ce stade de planifier l'organisation de toutes les routes locales de l'Île-de-France. Cependant, il sera crucial pour toutes les communes fortement impactées par l'arrivée du Grand Paris d'adapter leur plan de circulation. Des mesures locales devraient ainsi permettre de rediriger le trafic routier afin de protéger les zones d'habitats. La présence du SIRTÀ (cf. pièce G.1 du dossier de DUP) sur le territoire du projet permettra de suivre en continu les indicateurs d'évolution de la qualité de l'air tout au long de la réalisation du projet et à plus long terme.</p>
82	Santé / Qualité de l'air extérieur	<p>En phase d'exploitation, une hausse des émissions de particules fines métalliques (nickel, cadmium, ...) devrait être observée au niveau des gares et à proximité des puits de ventilation. Une attention devra être apportée aux exutoires et à la qualité de l'air rejeté. L'impact sanitaire de la hausse des émissions de particules fines métalliques devra être évalué.</p>	ARS	<p><i>Cf. réponse point précédent</i></p> <p>Une évaluation de l'impact sera éventuellement réalisée durant l'exécution du projet. Toutefois, il est à noter que l'utilisation du freinage électrique facilité par la conduite automatique sur les matériels roulants modernes devrait permettre d'éviter l'émission de ce type de particules.</p>
83	Santé / Qualité de air	<p><u>Corrections demandées, pièce G1 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Il faut citer le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) dans la partie concernant les documents de planification (p.406). - Dans le tableau des enjeux, il aurait été intéressant de reprendre l'enjeu sur la qualité de l'air intérieur dans les gares souterraines (p.418). 	Département de l'Essonne (91)	<p>La Société du Grand Paris prend bonne note des observations faites par le Département de l'Essonne, et effectuera les corrections demandées dans la pièce G du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP).</p>

Déplacements et réseaux de transport

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
84	Dessertes et inter modalités	<p>La Direction de la cohésion sociale indique qu'il serait utile de prévoir des dessertes ou inter modalités à destination des gros équipements sportifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grand Dôme de Villebon-sur-Yvette (complexe sportif homologué comportant plus de 500 places assises), - Centre National de Rugby de Marcoussis, - Grand Stade de France de Rugby de Ris-Orangis/Bondoufle (en projet) 	Préfecture de l'Essonne, Direction départementale de la cohésion sociale	La définition des niveaux d'offre sur les réseaux de bus et de cars sont de la compétence du STIF, autorité organisatrice des transports. Le STIF étudie et définit les caractéristiques des réseaux de bus restructurés qui seront pris en compte dans le cadre des travaux du comité de pôle afin d'offrir aux usagers des bus et des cars des conditions optimales d'accès à la gare.
85	Intermodalité Etude de pôle et d'actions (pilotage)	<p><i>Pièce C, point 6.4</i> <u>Etude de pôle (rayon de 800m) et étude d'actions (rayon de 300m) :</u> Il aurait été souhaitable que le rapport précise les pilotes envisagés pour chacune des gares, ainsi que les partenaires concernés, le pilote pouvant être une collectivité locale ou un établissement public d'aménagement.</p>	Conseil Général des Yvelines (78)	Un pilote est identifié pour chaque pôle par l'ensemble des partenaires. Il peut s'agir aussi bien d'une structure intercommunale que d'un département ou un établissement public d'aménagement. La désignation du pilote est décidée dans le cadre des comités de pilotage de la SGP.
86	Intermodalité Réseaux de bus	<p><i>Pièce C, point 6.5</i> Il serait souhaitable d'avoir plus d'informations sur les études menées par le STIF concernant la restructuration des réseaux de bus existants réalisées en lien avec l'arrivée des gares du Grand Paris Express, à savoir notamment les périmètres concernés et les calendriers de ces études.</p>	Conseil Général des Yvelines (78)	<p>Une première analyse par gare a déjà été réalisée par le STIF afin de définir le nombre prévisionnel de positions de bus à réaliser autour de chaque gare.</p> <p>Cette analyse sera poursuivie par une étude plus complète de restructuration des réseaux de bus qui permettra d'affiner le nombre de positions de bus à réaliser effectivement. Le STIF précisera le calendrier de ses études.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
87	Intermodalité des futures gares	<p>L'enjeu de l'intermodalité des futures gares et de leur accessibilité aux Essonnien(ne)s, notamment par la création d'un réseau de rabattement en transport en commun adapté est peu présent dans le dossier d'enquête préalable, or il constitue un des critères majeurs de réussite de la ligne 18.</p> <p>Même si le STIF a entrepris fin 2014 une étude de réorganisation de l'offre bus sur le secteur Orly – Antony – Massy à l'échéance de mise en service des lignes 14 et 18, aucune réflexion n'a véritablement été engagée concernant les gares du plateau de Saclay et les futurs pôles d'échanges intermodaux à concevoir.</p> <p>Le département souhaite qu'un schéma global d'accessibilité d'ensemble soit réalisé avec l'arrivée de la ligne 18. Ce schéma devra intégrer plusieurs problématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les développements urbains attendus sur le plateau de Saclay (ZAC de Polytechnique et du Moulon) ; - la nécessité de faciliter les liens plateau/vallée pour les habitants, salariés, étudiants et chercheurs ; - l'avancement difficile des projets routiers faute de financement (Christ de Saclay, Ring des Ulis, échangeur de Corbeville, ...) ; - le rabattement en transport en commun pour l'accès depuis le sud : <ul style="list-style-type: none"> o secteurs de Courtaboeuf – Les Ulis, o vallée de l'Yvette (gares RER d'Orsay, de Bures-sur-Yvette et de Gif-sur-Yvette) 	Département de l'Essonne (91)	<p>La SGP veillera à s'associer à la démarche de restructuration des réseaux de bus que le STIF engagera sur les territoires desservis par les lignes du Grand Paris Express notamment pour permettre un accès des habitants de l'Essonne.</p> <p>Les données qui résulteront de ces études de restructuration seront particulièrement utiles pour définir les conditions d'accès et d'accueil des bus aux différentes gares du Grand Paris Express.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
88	Services et accessibilité pour les cyclistes	<p><i>Pièce C, point 6.6</i></p> <p>Le stationnement sécurisé constitue un service essentiel et indispensable identifié dans le dossier d'enquête, et mentionné pour chacune des gares yvelinoises. La question est de savoir s'il existe des services pour les cyclistes et lesquels sont-ils ? Y aura-t-il création de vélostations ?</p> <p>Une enquête auprès des cyclistes pour connaître leurs besoins en services serait intéressante mais pourra intervenir dans un second temps.</p> <p>Les ascenseurs installés devront être assez grands pour pouvoir mettre un vélo. L'installation de rampes ou de plans inclinés est à privilégier à l'usage de l'ensemble des utilisateurs. Des goulottes peuvent également être installées sur les escaliers à l'usage des vélos, des valises et des poussettes.</p>	Conseil Général des Yvelines (78)	<p>Les gares du Grand Paris Express ont vocation à proposer une intermodalité optimale avec l'ensemble des autres modes de transport. En particulier, les aménagements des gares seront conçus pour permettre aux voyageurs utilisant les modes actifs d'y accéder et d'en sortir aisément, de manière sécurisée et agréable, notamment au travers de la création de parvis de gares permettant une organisation claire des connexions entre les différents modes et la voie publique.</p> <p>En matière d'équipements cyclables, chacune des gares du projet, prévoit l'implantation d'abris vélos sur son parvis ; des consignes sécurisées pourront également être installées dans les émergences des gares dans le respect des préconisations du STIF. L'aménagement du réseau cyclable relève de la compétence des différents gestionnaires de voirie.</p>
89	Report modal	Le choix du « one way » (<i>autolib</i>) en matière de mise à disposition de véhicules dans le cadre de l'auto-partage ne constitue pas forcément le choix le plus adapté ni le plus efficace en matière de report modal.	Conseil Général des Yvelines (78)	La réalisation des pôles d'échanges efficaces reposera sur la capacité des différents acteurs à proposer des solutions variées susceptibles de répondre à tous les besoins de déplacements. La création de stations de véhicules en libre-service dans le cadre du Grand Paris Express participe de cette volonté mais ne saurait être la seule solution en matière de report modal. La qualité des réponses qui seront apportées sur les modes bus et vélos seront essentielles.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
90	Offre de stationnement aux abords des gares	<p><i>Pièce C, point 6.7</i></p> <p>Il serait souhaitable d'avoir plus de précisions sur les besoins en matière de stationnement aux abords des gares et de nommer le département des Yvelines comme acteur dans les opérations de redimensionnement ou de création.</p> <p>Il est évoqué que « les éventuelles opérations de redimensionnement de l'offre de stationnement existante ou de création de parkings nouveaux n'entrent pas dans le périmètre des projets présentés à enquête préalable à déclaration d'utilité publique par la Société du Grand Paris ». Il aurait été justifié que l'enquête publique prenne en compte de manière plus importante les besoins en stationnement et en report modal.</p>	Conseil Général des Yvelines (78)	<p>Les besoins en stationnement seront précisés dans le cadre des études de pôles en tenant compte de l'évolution des projets urbains. Les acteurs locaux, dont le département des Yvelines, seront associés à ces études.</p> <p>La création d'offres de stationnement en parcs relais devra être calibrée de manière à ne pas décourager la pratique d'autres modes de déplacements plus vertueux tels que le bus et le vélo.</p>
91	Rabattelements en modes doux	<p><i>Pièce D4, point 1.1.8</i></p> <p>Gare de Saint-Quentin-Est, il est évoqué que : « Des études complémentaires sont en cours dans la mesure où la gare SQY Est devient le pôle multimodal Grand Paris du Sud des Yvelines. Sans préjuger des résultats des études ultérieures, un parking-relais et une gare routière sont envisagés. Le traitement des rabattements en modes doux (vélo, marche à pied) sera également approfondi. »</p> <p>Il serait souhaitable de préciser par qui sont réalisées ces études, quand elles seront terminées et d'y associer le département.</p>	Conseil Général des Yvelines (78)	<p>L'étude de pôle qui sera engagée autour de la gare de St-Quentin Est, de même que sur l'ensemble des autres pôles de la ligne, permettra de préciser les intentions aujourd'hui exprimées, de définir la capacité des équipements envisagés, leur coût, leurs modalités de financement et de gestion ultérieure.</p> <p>Le département des Yvelines sera un partenaire systématique des comités de pôles de même que le département de l'Essonne sur son territoire, les communes, les structures intercommunales, les opérateurs de transports, la Région, l'Etat, le STIF et la SGP.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
92	Création d'un parc-relais	<p><i>Pièce D4, point 1.1.9</i></p> <p>Le département des Yvelines s'interroge de savoir pourquoi il n'est pas fait mention d'un parc-relais dans la partie intermodalité.</p>	Conseil Général des Yvelines (78)	<p>En l'absence d'éléments d'études et dans l'attente du lancement des études du pôle, il n'a pas été apporté de précisions sur ce sujet.</p> <p>Néanmoins, il apparaît que la question du stationnement de rabattement occupera une place importante dans le programme d'études d'un certain nombre de pôles, en particulier pour ceux situés sur le plateau de Saclay.</p> <p>Les propositions qui seront formulées dans le cadre des études de pôles et entérinées par le comité de pôle devront être conformes aux orientations et prescriptions formulées par le STIF dans le cadre de son Schéma directeur des parcs relais.</p>
93	Stationnement en gare	<p><i>Pièce D4, point 1.1.10</i></p> <p>La partie sur la gare Versailles Chantiers ne fait pas mention des méthodes de stationnement. Le département s'intéresse à la question de savoir si les parkings seront ou non mutualisés avec ceux de la gare existante.</p>	Conseil Général des Yvelines (78)	<p>Les parkings autour d'un pôle d'échange ont vocation à desservir la totalité des modes au sein du pôle.</p> <p>La réalisation de l'étude de pôle à Versailles Chantiers comme sur l'ensemble des pôles de la ligne devra permettre d'apporter des réponses sur ce thème.</p>

Sécurité

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
94	Sécurité civile et interdépartementalité	Le projet devra satisfaire aux conditions d'intervention de l'ensemble des sapeurs-pompiers susceptibles d'intervenir sur la ligne 18. Les moyens opérationnels pouvant différer d'une unité à l'autre, les dispositifs dédiés à l'intervention des secours devront avoir été validés à l'échelon zonal. Plusieurs services départementaux d'incendie et de secours sont compétents sur le secteur : la BSPP assure la couverture opérationnelle de la zone aéroportuaire d'Orly et du département des Hauts-de-Seine, le département de l'Essonne relève du SDIS 91 et celui des Yvelines du SDIS 78.	BSPP	Le maître d'ouvrage prend bonne note de la répartition des compétences et travaillera avec les parties prenantes concernées.
95	Sécurité civile et travaux préalables	Les phases chantier (dévoiements de réseaux et phasages de construction notamment) devront maintenir un niveau de sécurité équivalent des tiers riverains du projet.	BSPP	Les entreprises de travaux, sous la responsabilité du maître d'ouvrage, mettront en œuvre les mesures garantissant la sécurité en phase chantier. Des conventions avec chaque concessionnaire seront passées dans ce sens.
96	Sûreté et sécurité en lien avec les activités aéronautiques	La Direction générale de l'aviation civile attire l'attention de la SGP sur le fait que les ouvrages annexes situés sur l'emprise de l'aéroport (sortie de secours, désenfumage, ventilation, ...) peuvent accessoirement présenter des questions de sûreté (protection d'accès au côté piste) et de sécurité (fumée, givrage, ...).	Direction générale de l'aviation civile	Le maître d'ouvrage prendra en compte les servitudes et prescriptions en vigueur dans le secteur de l'aéroport d'Orly, tant pour l'organisation de la phase chantier que pour la conception des ouvrages définitifs, et ce dès lors qu'elles s'appliquent aux travaux réalisés.
97	Accès secours (moyens humains) et efficacité des conditions de la maintenance	<i>Pièce D, §D4 1.5.5, page 125</i> La RATP-GI recommande de prévoir des accès au viaduc et à la plateforme des voies espacés de 800 à 1000 mètres compte tenu de l'existence d'intergares de grande distance.	RATP	La SGP prend bonne note des recommandations formulées et travaillera avec les services de sécurité sur cette question.

98	Aménagement des réseaux d'incendie	Un manque d'appareils d'incendie (bouches et poteaux d'incendie) peut exister dans certains secteurs où des puits d'accès des secours seraient projetés. Les accès en viaduc en secteur rural devront être reliés aux voies publiques. La progression du chantier de construction de la ligne dans sa traversée de zones non urbanisées ou en cours de développement des réseaux d'adduction d'eau et des voiries permettant aux secours d'intervenir.	BSPP	La SGP prend bonne note de ce point d'attention. Un travail en concertation avec les services concernés sera mené pendant les phases d'étude du projet.
----	------------------------------------	--	------	---

Autres avis

Emetteur	
Université Paris-Saclay – Président de l'Université et de la Fondation de coopération scientifique Paris-Saclay	L'Université de Paris-Saclay tient à témoigner de la qualité des travaux conduits sous l'égide de la Société du Grand Paris, notamment par l'équipe projet et par l'équipe de la direction des relations territoriales. Elle souligne que l'ensemble des contraintes de leurs laboratoires situés à proximité de la ligne 18 ont bien été prises en compte. Une parfaite compatibilité a été trouvée entre le souci de voir arriver le métro au cœur du campus scientifique et le respect des contraintes scientifiques très élevées.
Préfecture de l'Essonne – Service territorial de l'architecture et du patrimoine (ABF)	Aucune observation particulière à formuler
TRAPIL	Réseau LHP non concerné
Inspection générale des Carrières (IGC)	Aucune observation. « L'Inspection générale des Carrières de Paris est compétente sur les départements de Paris et de la petite couronne. Le projet en objet ne traverse ce territoire que dans le tronçon au sud de la commune d'Antony, sur un secteur en dehors des zones d'anciennes carrières connues. »
Direction Départementale de la Protection des Populations des Hauts-de-Seine	Avis favorable au projet présenté
Société Française Donges-Metz	Absence de remarques à formuler sur le projet
Office National des Forêts	Le seul impact du projet ligne 18 sur la forêt domaniale est celui de l'implantation d'un puits d'aération. L'ONF confirme son accord de principe pour la réalisation de l'ouvrage à la condition que la SGP respecte bien ses engagements tels que mentionnés dans le compte rendu de la réunion du 3 juillet 2015.
Direction générale de la police nationale – Direction départementale de la sécurité publique de l'Essonne	L'implantation de deux nouvelles gares sur la commune de Massy ne devrait pas occasionner de problèmes de sécurité autres que ceux déjà rencontrés. Les services de police devront néanmoins se montrer vigilants car la ville de Massy est régulièrement confrontée à des affrontements violents entre bandes des quartiers Est (Massy-Opéra) et Ouest (Villaine-Zola). La création d'une ligne desservant ces deux secteurs pourrait alors contribuer à faciliter leurs déplacements.

Direction centrale de la sécurité publique - Direction départementale de la sécurité publique de l'Essonne	Les futures infrastructures pourront avoir une incidence sur la délinquance itinérante et une hausse des atteintes aux biens, ainsi que des rassemblements importants de jeunes en quête de soirées étudiantes, sans toutefois créer des troubles à l'ordre public. Le développement du secteur étant déjà engagé, il serait souhaitable que le renforcement des effectifs de Police soit progressif.
RATP	La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a confié la gestion technique de l'infrastructure du Grand Paris Express à la RATP pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du réseau métropolitain, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public. La RATP-GI a exprimé ses observations sur le dossier d'enquête publique de la ligne 18 dans une fiche d'avis le 9 juin 2015 suite à la diffusion par la SGP du dossier le 29 mai 2015 à l'ensemble des partenaires. La RATP-GI a ensuite fait part de ses principales remarques sur ce dossier lors du comité des prescripteurs organisé par le STIF le 16 juin 2015.
DRIEA – UTEA 92	<p>Les sujets intéressant l'UTEA92 sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le développement du quartier de gare Antonypôle - la MECDU qui intéresse le pôle urbanisme et planification du SPAD et potentiellement le SUBD qui peut avoir des observations en anticipation sur l'instruction des permis de gare. <p>Après analyse du dossier et échange avec le SPAD/PUP et SUBD, il ressort que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - S'agissant d'un dossier de DUP, concernant le projet de transport, le dossier comprend peu d'éléments sur le développement du quartier de gare. Une seule variante d'implantation de gare est proposée et présente tous les avantages dans l'analyse multicritère. Elle n'appelle pas d'observation particulière de notre part. - La MECDU est réalisée dans le cadre d'une procédure propre. Un examen conjoint interdépartemental piloté par le 91 est programmé prochainement. En conséquence, le volet MECDU n'appelle pas de remarques particulières dans le cadre de la CIA.
EPSF	<p>Les lignes de métro ne rentrent pas dans le champ de compétences de l'établissement conformément aux dispositions du décret n°2006-369 du 28 mars 2006 modifié relatif aux missions et statuts de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.</p> <p>En conséquence, l'EPSF n'est pas fondé à émettre un avis sur l'objet de la consultation mentionnée.</p>
Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi d'Ile-de-France (DIRECCTE)	L'UT DIRECCTE 78 considère qu'elle n'est pas concernée par le dossier à ce stade.
SNCF Réseau - Direction accès au réseau Ile-de-France	Avis traité dans le mémoire en réponse à l'avis du STIF



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

www.societedugrandparis.fr