

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE ENVIRONNEMENTALE
PRESCRITE PAR L'ARRETE INTER-PREFECTORAL N° 2015-2972 DU 28 SEPTEMBRE 2015

DEPARTEMENTS DU VAL-DE-MARNE
DES HAUTS-DE-SEINE, DE SEINE-ET-MARNE ET DE SEINE-SAINT-DENIS

**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE ENVIRONNEMENTALE RELATIVE A LA LOI SUR L'EAU,
A LA CONSTRUCTION DES GARES ET DU SITE DE MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES
DE LA LIGNE ROUGE 15 SUD**


Conduite du 26 octobre 2015 au 28 novembre 2015

Recueil des thèmes d'analyse établi par la Commission d'Enquête

Désignée par l'ordonnance du Tribunal Administratif

E15000089/94 du 20 août 2015

Remis le 10 décembre 2015

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Pouey', is written over a horizontal line.

Le Président de la Commission d'enquête

Claude POUEY

SOMMAIRE

- I. L'objet, le déroulement et le contenu du dossier de l'enquête publique*** (p4)
- Sous-thème 1 : l'objet, le périmètre et les modalités d'organisation de l'enquête publique
- Sous-thème 2 : le contenu du dossier d'enquête
- II. La Loi sur l'Eau*** (p6)
- Sous-thème 1 : l'hydrogéologie
- Sous-thème 2 : le risque inondation
- Sous-thème 3 : la gestion des eaux pluviales
- III. L'implantation des gares*** (p14)
- Sous-thème 1 : la position géographique de la gare de Boulogne-Billancourt
- Sous-thème 2 : Les incidences du sous-sol par rapport à la position des gares
- IV. L'accessibilité aux gares*** (p17)
- Sous-thème 1 : L'accessibilité aux gares et interconnexions avec les autres moyens de transport
- Sous-thème 2 : Le stationnement aux abords des gares
- V. La construction des ouvrages annexes*** (P20)
- Sous-thème 1 : L'implantation des Ouvrages Annexes
- Sous thème 2 : Les postes de redressement
- VI. Les impacts des travaux autour des gares et des ouvrages annexes*** (p22)
- Sous-thème 1 : l'évacuation des déblais
- Sous thème 2 : les nuisances et dommages occasionnés par les travaux
- Sous-thème 3 : Les horaires des chantiers et le suivi des travaux
- Sous-thème 4 : Sécurité, Cheminement des cyclistes, Piétons, Personnes à mobilité réduite (PMR), Accessibilité commerces, écoles, lieux de cultes, ...
- Sous-thème 5 : Les référés préventifs concernant la phase travaux
- VII. Les impacts de l'exploitation autour des gares et ouvrages annexes*** (p29)
- Sous thème 1 : les impacts sonores et vibratoires

Sous-thème 2 : Les nuisances sonores générées par les ouvrages annexes

Sous-thème 3 : Les référés préventifs concernant la phase exploitation

Sous-thème 4 : La sécurité et la prévention des menaces dans les gares.

VIII. LE TRACE AUX ABORDS DES GARES ET OUVRAGES ANNEXES (p34)

Sous-thème 1 : le tracé

Sous-thème 2 : les servitudes du tracé

IX. LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS (p36)

Sous-thème 1 : la pollution aux particules fines

Sous-thème 2 : l'impact paysager

Sous thème 3 : le comité de suivi des mesures compensatoires

X. LES AUTRES PROBLEMATIQUES (p38)

Sous-thème 1 : les projets connexes qui seront réalisés sur les sites des gares

Sous-thème 2 : la gare du RER E de BRY-VILLIERS-CHAMPIGNY

Sous-thème 3 : le processus de concertation et de communication déployé par la SGP

Sous-thème 4 : un cas d'expropriation tardive

**I. L'OBJET, LE DEROULEMENT
ET LE CONTENU DU DOSSIER DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

L'objet de ce thème est de traiter les observations portant sur :

- l'objet, le périmètre et les modalités d'organisation de l'enquête ;
- le contenu du dossier d'enquête.

Ce thème a recueilli 41 items thématiques dont 26 dans le registre électronique.

1.1 Analyse des observations recueillies dans les différents registres d'enquête

1.1 1 Sous-thème 1 : l'objet, le périmètre et les modalités d'organisation de l'enquête publique

a) Observations portant sur la non correspondance du périmètre de l'enquête publique avec l'arrêté et l'avis d'enquête publique.

Observation 1 du registre de Saint-Maur

Délibération du conseil municipal de Saint-Maur du 19 novembre 2015

Observations sur le choix d'une enquête publique UNIQUE et sa mise en œuvre dans le dossier soumis à l'enquête

La commune :

- constate qu'il subsiste au début du dossier d'enquête (pièce A) une forme d'incertitude sur le choix de cette procédure, présentée comme des « hypothèses » ou comme « à valider »
- s'interroge sur la possibilité pour le public de percevoir les conséquences de la mutualisation du volet « autorisation loi sur l'eau » et « construction des gares et du site de maintenance et des infrastructures ». Elle considère que cela ne permet pas de visualiser et apprécier aisément l'ensemble des enjeux, impacts, et mesures (d'évitement, réduction, compensation liés à la réalisation des gares, notamment de celle de Saint-Maur Créteil

Observations 148, 156, ... du registre électronique

Elles mettent en exergue le fait que l'enquête publique couvre un périmètre beaucoup plus large que ce qu'indiquent le titre de l'enquête et le contenu de l'avis d'enquête destinés à informer le public. Cela rend très difficile pour les riverains concernés d'accéder à l'information pertinente.

Elles indiquent notamment les aspects majeurs suivants non liés à la loi sur l'eau et aux gares ou sites de maintenance des infrastructures :

- Les modifications de tracé et de profondeur du tunnel ;
- L'implantation des ouvrages annexes et les nuisances sonores associées ;
- Les risques géologiques et les mesures conservatoires ;
- Les études de simulation des vibrations et les mesures de réduction des impacts.

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

1) Le contenu du dossier d'enquête publique présente des informations et des données qui couvrent d'autres aspects du projet que ceux figurant dans l'objet de l'enquête. En particulier, les ouvrages annexes feront-ils l'objet d'un permis de construire et sont-ils concernés de fait par la présente enquête ?

1.1.2 Sous thème 2 : le contenu du dossier d'enquête

Observation 2 du registre de Saint-Maur

Délibération du conseil municipal du 19 novembre 2015

La commune :

- considère que l'ensemble du dossier demeure d'un accès très complexe du fait de l'ampleur du sujet et de la structure règlementaire du dossier
- constate sur des éléments concernant la commune de Saint-Maur un certain nombre de données divergentes sur le même sujet

Observation 173 du registre électronique du Conseil syndical de la Résidence de la Palombière qui conclut ces interventions dans le registre électronique en déclarant que « ce dossier "loi sur l'eau" présente de nombreux oublis et des informations erronées voire en contradiction avec les informations communiquées en juin 2015 en réunion publique concernant le quartier des Buttes et du Halage à Créteil ».

Observation 85 du registre électronique qui

- signale que les informations concernant l'implantation l'ouvrage annexe du stade Desmont sont erronées du fait qu'il a été annoncé lors de la réunion publique de juin qu'il s'agit d'un puits de sortie de tunnelier.
- en déduit que le tracé présenté du tunnel est également erroné (B2 p163) ;
- s'interroge sur l'exactitude des informations fournies pour les deux autres ouvrages du quartier

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

1) La commission d'enquête a également relevé que certaines composantes du dossier d'enquête n'avait pas été actualisées avec les dernières évolutions du projet ce qui génère beaucoup de confusion auprès des personnes qui ont consulté le dossier d'enquête.

Elle demande donc au maître d'ouvrage ce qu'il a prévu de faire pour remédier à cette situation de confusion générée par le contenu du dossier d'enquête.

1.2 Réponses du maître d'ouvrage aux questions posées par la commission d'enquête

II. LA LOI SUR L'EAU

L'objet de ce thème est de traiter les observations ayant trait aux incidences sur l'hydrogéologie et au risque d'inondation liés à la construction des gares et ouvrages annexes.

L'analyse des observations du public conduit à identifier les sous thèmes suivants à savoir :

- l'hydrogéologie ;
- le risque d'inondation ;
- la gestion des eaux pluviales.

Ce thème a recueilli 45 items thématiques dont 31 dans le registre électronique.

2.1 Analyse des observations recueillies dans les différents registres d'enquête

2.1.1 Sous-thème 1 :L'hydrogéologie

2.1.1.1 les nappes souterraines: battement et écoulement

Le tracé de la ligne 15 sud traverse les nappes suivantes:

- alluviales de la Seine et de la Marne;
- des sables de Fontainebleau et des Calcaires de Brie;
- marno-calcaire de Saint-Ouen et des sables de Beauchamps ;
- d l'Yprésien et du Lutétien ;
- de la Craie altérée.

Plusieurs observations portent sur les conséquences du battement des nappes, comme la commune de Saint-Maur dans sa délibération du 19 novembre 2015 qui

" *demande si la modification du niveau des nappes ne risque pas d'affecter les caractéristiques géotechniques des sols et notamment de la craie.*"

Le Syndicat Marne Vive, quant à lui, souhaite disposer d'informations précises concernant l'impact sur le niveau de la Marne et sur les conséquences hydrologiques et écologiques de ces variations. Il demande quel est l'impact global sur le fonctionnement interne des nappes (capacité de recharge, stabilité structurelle des aquifères, stabilité de la nature et de la composition des nappes,...) ;

Dans l'observation 27 du registre de Créteil, un intervenant " *demande quelles sont les conséquences et incidences sur les terrains et constructions situés au dessus du tunnel et dans sa zone d'influence d'autant qu'il est écrit dans le dossier que la présence du tunnel et des ouvrages est susceptible de perturber l'écoulement naturel des nappes et entrainer une modification de la pression au sein du sol et sous-sol.*"

Le Conseil syndical du 48-50 rue Chéret à Créteil " *considère que le volet sur l'hydrologie est incomplet et peu précis le dossier indiquant une perturbation des nappes et "un effet barrage potentiel", il demande des précisions sur les conséquences inquiétantes et les dommages d'un tel effet.* "

De nombreuses questions ont été relevées pour le Quartier des Buttes de Halage à Créteil, comme l'observation 120 du registre électronique:

*"les Risques liés à l'écoulement naturel des nappes dans le quartier des Buttes Halage
Le dossier indique (B1, paragraphe 2-7 -2) :*

- *la présence du tunnel et des ouvrages est susceptible de perturber l'écoulement naturel de ces nappes engendrant ainsi un effet barrage potentiel;*
- *les nappes constituent une contrainte et implique la nécessité de pompage et d'assèchements de fonds de fouille;*
- *peut avoir la modification de la pression au sein du sol et du sous sol.*

Et qu'il manque des précisions sur la nature des incidences ainsi que la description des remèdes ou solutions.

Dans l'observation 128 du registre électronique, l'intervenant précise que "L'équilibre hydrologique naturel des nappes dans le quartier des Buttes Halage va vraisemblablement être modifié par les ouvrages et l'incidence du tunnel sur l'écoulement naturel des nappes." et demande si "L'incidence sera-t-elle réellement « prise en compte » par la SGP ? " ainsi que "Est-ce que des études complémentaires sont prévues ?"

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

Comme l'autorité environnementale l'avait relevé en recommandant de "reprendre de façon plus didactique la présentation des scénarios et la justification des débits d'épuisement issus de la modélisation des rabattements de nappe durant les phases chantier", les impacts sur les nappes sont difficilement appréhendables.

La commission demande à la SGP de répondre aux questions posées dans les observations précédentes et notamment à celles du Syndicat Marne Vive qui sont particulièrement approfondies.

De nombreuses questions ayant été posées portant sur le Quartier des Buttes -Halage à Créteil, la SGP est-elle en mesure d'apporter des informations précises pour ce secteur?

2.1.1.2 La pérennité de certains usages

L'observation 54 du registre électronique précise que "La copropriété de la résidence de la Palombière a mis en place une alimentation en eau par captage sur la parcelle. Il a été indiqué que la construction du tunnel et de l'OA rue du Port n'aurait aucune incidence sur l'alimentation en eau de la résidence.

Quelles mesures compensatoires seront mises en place en cas de perturbations ou autres sur l'installation en eau de la Résidence ?"

De même, dans l'observation 110 du registre électronique, il est indiqué qu' "Une partie de la résidence se situe le long de la Marne (rue du Port et début de la rue du Cap). La Marne connaît de nombreuses infiltrations sur le quartier avec de nombreux puits existants.

Comme l'observation 1 du registre de Vitry-sur-Seine: "Ayant un puits dans ma propriété que j'utilise et dont je souhaite conserver l'usage, je suis très inquiète car je me demande quels

seraient les impacts, pas sur le puits mais SURTOUT sur d'éventuelles nappes qui pourraient agir sur les fondations de ma maison, l'inondabilité du sous-sol.

J'espère que les circulations d'eau souterraines ne modifieront pas le niveau des nappes.

Je demande un constat de la situation initiale et des engagements de ne pas subir de dommages qui passe par un document ECRIT et non des paroles."

Dans l'observation 13 du registre électronique : *"Autre élément indépendant du développement ci-dessus, sur lequel nous manquons beaucoup de précision, est le devenir de notre puits d'eau se trouvant sur notre parcelle et à proximité immédiate de notre immeuble. Celui-ci se trouve à quelques mètres du passage du tunnel du métro entre les gares de Créteil l'Echat (Henri MONDOR) et Saint Maur Créteil, et de plus sur la même couche géologique que le cours d'eau de la « Marne ». Nous craignons plusieurs pollutions ou problèmes environnementaux :*

- Sa démolition dans la partie basse avec les vibrations de construction du tunnel du métro, qui pourrait engendrer également une déstabilisation dans sa partie supérieure ;

- Une pollution de son eau, comme de sa capacité de renouvellement en son fond ;

- Une remontée d'argile (pourquoi pas en surface !) par la pression exercée sur les « terres » par le tunnelier lors de son travail.

A savoir, que nous avons signalé à plusieurs reprises (courrier, enquête, réunion concernant la construction du métro) ce puits à la société du Grand Paris qui n'a, à ce jour, prise aucune mesure de sondage, d'analyse des eaux et de prises de dimensions, et, conservatoires. Nous ne sommes pas à l'origine de ses travaux pour le Grand Paris, mais nous risquons d'en subir les conséquences personnelles, sur ce dernier paramètre."

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

Il semble qu'un certain nombre d'usages n'ont pas fait l'objet d'un inventaire. La SGP envisage-t-elle de réaliser un inventaire exhaustif? Dans quel périmètre, celui du fuseau d'étude ou un autre?

Comment envisage-t-elle de répondre aux questions posées portant sur les mesures compensatoires et sur la pérennité des usages locaux (puits, captage) ?

2.1.1.3 La gestion des rejets de pompage

Les gares et les ouvrages annexes seront réalisés selon la méthode dite des "Parois Moulées". Afin d'éviter des risques de pollution des nappes, les rejets des eaux de pompage dans les réseaux d'eaux pluviales seront privilégiés éventuellement après stockage pour réguler les volumes.

La commune de Saint-Maur " - demande quelle sera la localisation, les caractéristiques et les impacts du bassin de stockage de l'ouvrage annexe de l'impasse de l'Abbaye;

- demande que des précisions soient apportées sur le volume, le débit estimé et la qualité des eaux susceptibles d'être rejetées dans les réseaux locaux d'eaux pluviales."

Le Syndicat Marne Vive relève que pour les tronçons les plus à l'est de la ligne il n'y a pas de données quantitatives des rejets d'exhaure. Il note également qu'il est principalement envisagé des rejets dans le réseau d'eaux pluviales sans envisager leur éventuelle pollution et demande que les "choix opérés soient donc provisoireset être informés des solutions finalement retenues avec leurs justifications."

Question posée au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

Que peut répondre la SGP à la commune de Saint-Maur et au Syndicat Marne Vive?

2.1.1.4 Les risques liés aux carrières

La présence de carrières a été relevée en différents secteurs du fuseau d'étude de la ligne 15 sud.

Les anciennes carrières de calcaire exploitées à ciel ouvert sur Créteil inquiètent plus particulièrement un certain nombre de Cristoliens.

Dans l'observation 115 du registre électronique, un intervenant s'interroge, comme nombre de ses concitoyens: « Comment vont être traités les vides des carrières ? les carrières seront-elles être remblayées ? et que va-t-il se passer pour celles qui sont inondées ? où l'eau va-t-elle s'écouler ? quels sont les risques pour les nappes phréatiques ? des remontées d'eau sont-elles à craindre dans le quartier situé plus bas ? »

Dans l'observation 12 du registre électronique, l'intervenant indique que :

"J'habite Créteil dans la zone de carrières des Buttes.

Je souhaite souligner que l'engagement pris par la SGP, lors de la réunion d'information publique du 23 juin à Créteil, de traiter les vides de carrières détectés dans le secteur des Buttes et de poursuivre sur une étendue plus importante le repérage de ces vides et des sous-sols décomprimés, n'est pas repris dans le dossier d'enquête alors que le traitement des carrières est très détaillé pour d'autres secteurs concernés du tracé.

J'encourage la commission d'enquête à demander à la SGP l'accès à la présentation faite le 23 juin 2015 lors de la réunion d'information publique à Créteil, mais qui n'a pas été mise en ligne sur le site de la SGP ni sur le site de mairie, ainsi que les informations que la SGP a partagées avec l'association des riverains TCDV.

Présence de vides de carrières remplis d'eau et de terrains décomprimés jusqu'à -21m du terrain naturel détectés par la SGP lors de différents sondages Le dossier d'enquête n'explique pas comment l'insertion du tunnel a été faite et à pris en compte ces informations

à la traversée du secteur. J'espère que la SGP apportera des précisions sur ce problème; précisions qui seront reprises dans le rapport de la commission."

Dans l'observation 33 du registre électronique, l'intervenant précise que:

"Des carrières vont être traitées dans le quartier Buttes/Halage. Certaines contiennent de l'eau. Les risques liés à l'écoulement naturel de l'eau et des nappes ont-ils été suffisamment pris en compte tenu de la modification des sous-sols qui va intervenir (pompage de l'eau et remblaiement des carrières) sur le tracé de la ligne 15 ?"

Le Conseil syndical du 48-50 rue Chéret à Créteil

"demande comment sont pris en compte le traitement des eaux dans les carrières ainsi que les eaux superficielles ?"

Dans l'observation 114 du registre électronique, il est demandé

"Quel sera l'impact du traitement des carrières sur l'évacuation de l'eau qui envahit certaines galeries. L'eau sera-t-elle repoussée dans les galeries voisines qui n'auront pas été traitées par la SGP risquant d'endommager encore plus ces galeries et de créer des dommages sur les maisons se situant au dessus."

Question posée au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

Les questions sur les anciennes carrières de Créteil ont été nombreuses, et sont résumées par celles rapportées ci-dessus. Quelles réponses peut apporter la SGP aux interrogations et aux inquiétudes exprimées?

2.1.1.5 les risques liés aux argiles

Le Conseil Syndical résidence La Palombière de Créteil précise que

"Sur le profil de profondeur du tunnel carte (Pièce B.3 p217), on constate que le tunnel traverse des argiles plastiques sur une grande partie du tracé dans le quartier Buttes Halage alors que le choix a été fait à Saint-Maur, de l'autre côté de la Marne, d'éviter ces argiles plastiques en approfondissant le tunnel et la gare, et alors que le dossier indique (Pièce B.1 p122) que la "zone pressentie au passage du tunnel de la ligne 15 Sud s'inscrit systématiquement sous les Argiles Vertes".

Il y a donc lieu d'être particulièrement inquiet sur les conséquences de la modification de l'équilibre hydraulique dans le quartier du Halage.

Le dossier indique en effet :

"Le phénomène de retrait-gonflement des argiles est directement lié aux conditions météorologiques et notamment aux précipitations. Il concerne exclusivement les sols à dominante argileuse. En effet, les sols argileux peuvent être soumis à des changements de volumes : ils gonflent avec l'humidité et se rétractent avec la sécheresse. Ces variations sont donc essentiellement gouvernées par les conditions météorologiques, mais une modification

de l'équilibre hydrique établi (imperméabilisation, drainage, concentration de rejet d'eau pluviale...) ou une conception des fondations d'ouvrage inadaptée à ces terrains sensibles peut également jouer un rôle pathogène."

La copropriété a mis en place une alimentation en eau par captage sur la parcelle peu après la réalisation de la Résidence. Il a été indiqué que la construction du tunnel et de l'OA rue du Port n'aurait aucune incidence sur l'alimentation en eau de la résidence

Quelles mesures compensatoires seront mises en place en cas de perturbations ou autres sur l'installation en eau de la résidence ?"

« Risque sur les bâtiments: Impacts sur le bâti 1, 3, 5 et 7 rue du Cap liés à la traversée des sols argileux (argiles plastiques) par le tunnel et la construction d'une gare et conséquence sur l'équilibre hydrique (phénomène de retrait-gonflement des argiles). Aucune indication, en revanche, sur ce qui pourrait être fait pour éviter que des dommages se produisent. Aucun engagement non plus sur la réparation de ces dommages. »

Question posée au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

Quelles réponses la SGP peut-elle apporter à la problématique de traversée des argiles?

2.1.2 Sous thème 2 : le risque d'inondation

La Seine et la Marne crée un contexte hydrographique contraignant et un certain nombre d'ouvrages doivent être implantés en zone inondable. Leur implantation se trouve réglementée par le code de l'environnement et les PPRI. Trois secteurs sont concernés:

- la section allant de l'Ile de Monsieur à la gare d'Issy RER;
- la section allant de l'OA Centre technique municipal de Vitry-sur-Seine à celui du stade F. Desmond à Créteil;
- la section allant de l'OA avenue de Ceinture à Créteil à la gare de Champigny-sur-Marne.

Quatre gares sont prévues en zone inondable: gare de Pont de Sèvres à Boulogne-B, gare des Ardoines à Vitry, gare de Vert de Maisons et gare de Saint-Maur-Créteil.

Un certain nombre d'intervenants s'interrogent sur la prise en compte du risque d'inondation. Comme la commune de Saint-Maur qui *"constate qu'un quart des ouvrages de la ligne 15 sud sont réalisés en zone inondable alors que la diminution de la vulnérabilité du territoire au risque d'inondation est une priorité"*

Observation 14 du registre d'enquête :*"L'enquête « Loi sur l'Eau » documente les effets et impacts de l'ouvrage sur l'existant : eaux de surface, nappes phréatiques, écoulements. Par contre, les dispositions de protection de l'ouvrage lui-même, eu égard aux risques d'inondation, 'infiltration des eaux de surface ou souterraines, les dimensionnements requis*

et moyens d'atténuation correspondants ne sont pas étudiés ni globalement, ni par ouvrage, ni les études spécifiques correspondantes détaillées et référencées.

Pour un projet de cette ampleur, la vulnérabilité de l'ouvrage lui-même les impacts de chacun de ses composants, en particulier les vulnérabilités en zone de crues, devraient être traités ainsi que les impacts indirects et moyens d'atténuation."

Observation 111 du registre électronique:

« Dans le tableau de synthèse des aléas (Pièce B.3 p17), il est indiqué que l'ouvrage annexe (« OA ») rue du Port est en zone inondable en phase chantier (crue fréquente), mais pas en phase d'exploitation.

Le risque d'inondation est-il faible, étant précisé que l'OA rue du Port est aussi une sortie de secours, est-il réellement judicieux au regard de ce risque ?"

Observation 4 du registre de Saint-Maur

Délibération du conseil municipal du 19 novembre 2015

La commune constate qu'un quart des ouvrages de la ligne 15 sud sont réalisés en zone inondable alors que la diminution de la vulnérabilité du territoire au risque d'inondation est une priorité

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

Pour réduire la vulnérabilité des futurs aménagements, les émergences des ouvrages situés en zone inondable sont prévues en surélévation et impliquent des compensations des volumes occupés dans la zone d'expansion des crues.

Le dossier n'apparaissant pas assez explicite, la commission souhaite donc que cette démarche de compensation soit précisée.

- par communication du photomontage qui ne figure pas p29 de la pièce B3 comme annoncé;***
- pour chaque ouvrage une description des points suivants : émergences prévues, intégration dans l'environnement et en cas de création de bassin de compensation, outre le volume calculé qui figure dans le dossier (pièce B3 et résumé non technique) la localisation de ce bassin;***
- pour la gare de Vert-de-Maisons, une partie du volume d'expansion des crues à compenser est prévu dans les parkings souterrains d'une opération d'urbanisation connexe. Au cas où il y aurait un décalage dans le temps entre la réalisation de la gare de la ligne 15 sud et l'opération connexe, la configuration du terrain permettra-t-elle de compenser le volume estimé à 2 090m3?***

2.1.3 Sous-thème 3 : La gestion des eaux pluviales

La commune de Saint-Maur

- estime insuffisants les éléments concernant la gestion des eaux pluviales, notamment en phase chantier et concernant le rejet dans le réseau local existant ;***

- demande quelle sera la localisation, les caractéristiques et les impacts du bassin de stockage de l'ouvrage annexe de l'impasse de l'Abbaye.

Le Syndicat Marne Vive suggère (cf. observation 147 du registre électronique) :

- d'optimiser pour chaque site une gestion à la parcelle des eaux pluviales en se référant en particulier aux zonages pluviaux départementaux ;
- de demander à la SGP de garantir l'anticipation de la maintenance et de l'exploitation des ouvrages de rétention/décantation visant à tamponner les impacts des eaux pluviales drainées sur les sites (gares, ouvrages annexes).
- de faire préciser le niveau de rejet en réseau concernant la gare de Bry-Villiers-Champigny

Question posée au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

Le domaine de compétence du Syndicat Marne Vive étant notamment la gestion des eaux pluviales dans le cadre de l'élaboration du SAGE Marne Confluence, la commission souhaite que la SGP réponde aux remarques et questions du Syndicat ainsi qu'à la commune de Saint-Maur.

2.2. Réponses du maître d'ouvrage aux questions posées par la commission d'enquête

III. L'IMPLANTATION DES GARES

L'objet de ce thème est de traiter les observations portant sur :

- La position géographique des gares ;
- Les impacts du sous-sol sur la configuration des gares.

Ce thème a recueilli 60 items dont 38 dans le registre électronique.

3.1 Analyse des observations recueillies dans les différents registres d'enquête

Au total, il y a eu 15 observations se rapportant à ce thème, dont 3 à Boulogne-Billancourt qui demandent le déplacement de la gare de 100 m en direction de la zone « Le Trapèze ». Cette remarque importante est présentée ci-dessous car elle est accompagnée d'un dossier de 240 pages de l'association ACVPS joint au registre d'enquête de la commune de Boulogne-Billancourt et diffusé largement à des instances politiques et associatives.

3.1.1 Sous-thème 1 : la position géographique de la gare de Boulogne-Billancourt

Cette observation a été déposée par 3 habitants de l'immeuble le Trident à Boulogne-Billancourt. Un dossier de 240 pages a été déposé également par le président de l'association ACVPS. Une pétition de 170 personnes a été jointe.

Observation 7 du registre d'enquête de Boulogne-Billancourt :

M. ALLOYEAU David Président de l'ACVPS, Le Trident 72 Rond-Point du Pont de Sèvres.

« Dépose ce jour 240 pages d'un mémoire édité mettant en évidence les manquements graves aux riverains du Pont de Sèvres :

- *Pourquoi ne pas déplacer la gare de 100m alors que cette solution permettrait une meilleure desserte de la zone et réduirait les nuisances pour le Trident ?*
- *La pollution est évidente sous la départementale,*
- *La sécurité des résidents tous ces points sont inscrits dans notre mémoire,*
- *Vous trouverez en fin de dossier la signature de plus de 170 résidents qui soutiennent les actions de l'ACVPS,*
- *Stop à la pollution aux nuisances et aux préjudices à court terme,*

Nous en appelons aux pouvoirs publics pour qu'ils prennent connaissance de nos recommandations qui ont déjà été évoqués depuis plus de 2 ans.

J'en appelle à la concertation réfléchie et raisonnée pour cette future entrée de ville en prenant en compte les seuls riverains impactés à savoir le Trident.

Le trident n'est pas un bureau... ».

Observation 4 du registre de Boulogne-Billancourt :

« Un recours a été déposé auprès du Conseil d'Etat par le cabinet d'avocat HUGLO-LEPAGE.....

Il a été demandé le déplacement de 100m vers le Square.Com à proximité du pont Renault, ce qui aurait pour avantage de rendre plus proche l'accès de l'île Seguin et celui de la ligne 15 aux 15000 habitants du nouveau quartier du Trapèze. »

La synthèse des analyses et des recommandations présentées dans le dossier de l'ACVPS sont :

1 Déplacement du coffrage de la gare au droit du 57 Métal et en décalé de 100mètres

vers le Pont Renault et ce afin de réduire les risques (pollution, bâti existant...) et pour plus de proximité avec le Trapèze et l'Ile Seguin :

Extrait du rapport :

« Cette variante que nous avons à maintes reprises développée, n'a jamais été écoutée. Le seul argument que nous ayons reçu reste celui de l'interconnexion avec le métro ligne 9 qui serait supérieure de 100 mètres à la position de la gare définie sans concertation par la SGP. Pourtant d'autres gares de la SGP ont des distances d'interconnexion supérieures, comme vous le verrez plus loin dans le document (voir page 12 du dossier joint au registre d'enquête de Boulogne-Billancourt) ;

2. Suppression de la passerelle Boulogne / Ile Seguin car inutile ;

3. Suppression des cheminées de type Paris Beaubourg ;

4. Limitation du préjudice de vue et de la perte de valeur vénale pour les 240 propriétaires de la résidence du Trident ;

5. Limitation des nuisances sonores et promotion du renforcement acoustique de la résidence, qui est mal isolée et qui souffre déjà de plus de 15 ans de travaux à ses abords ;

6. Malgré la fragilité et les risques sur le bâti du Trident engendrés par les travaux de la SGP, celle-ci persiste sur l'emplacement actuel de la Gare du Pont-de-Sèvres,

7. Limitation des atteintes graves et sérieuses à la santé des Riverains. Le secteur de la Gare du Pont-de-Sèvres se situe dans le seul espace encore très pollué par les usines Renault. Les riverains ont peur pour leur santé, car aucune mesure de protection adéquate n'a été prévue par la SGP.

Questions posées par la commission d'enquête au maître d'ouvrage

1) La position de la gare de Boulogne Billancourt a-t-elle été traitée avec un bilan des avantages et des inconvénients des deux solutions (celle actuelle et celle proposée par les riverains) ?

2) La SGP peut-elle faire un résumé de l'état actuel des démarches en cours entre les deux parties : elle et l'association ACVPS ?

3.1.2 Sous-thème 2 : Les incidences du sous-sol par rapport à la position des gares

Observation 40 du registre électronique

M. PETTENI : Créteil

« Pourquoi remonter si haut au niveau de la gare de Créteil-l'Echat en traversant des argiles plastiques si dangereuses pour ensuite redescendre après cette gare. Le maire de Créteil ne serait sûrement pas opposé à une gare un peu plus profonde si les inconvénients de son souhait lui avaient été clairement exprimés. »

Observation 8 du registre de Saint-Maur

Délibération du conseil municipal du 19 novembre 2015

Observations sur la gare d'interconnexion à Sain-Maur-Créteil

La commune :

- estime que l'exposé analytique des trois scénarios et le choix de la gare profonde aurait pu être expliqué plus en détails pour une meilleure appréciation par le public ;
- constate que certaines illustrations de l'emprise sous-sol ne correspondent pas au périmètre soumis à enquête parcellaire en octobre 2015 ;
- précise que la réduction du volume bâti au-dessus de la gare du fait de la démolition de l'immeuble de bureaux existant va générer des impacts visuels et sonores qu'il est nécessaire de pouvoir apprécier ;
- estime que la présentation de la gare n'est pas assez détaillée au point de ne pas savoir où sont les émergences et structures techniques (de type aération-ventilation, poste de

redressement, etc). En particulier, la commune demande confirmation que le poste de redressement, initialement prévu rue d'Alsace-lorraine, a réintégré l'emprise de la gare.

Question posée au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

1) Dans les secteurs de Créteil et de Saint-Maur, les profondeurs des gares et du tracé ont été modifiées suite aux sondages effectués pour bien appréhender la nature des sols. La SGP peut-elle préciser quelles sont les hypothèses qui ont été retenues pour la reconfiguration de la profondeur des gares et du tunnel par rapport à celles présentées au public dans le cadre du dossier de DUP, et en particulier pour les secteurs de Créteil et de Saint-Maur ?

3.2 Réponses du maître d'ouvrage aux questions posées par la commission d'enquête

IV. L'ACCESSIBILITE AUX GARES

L'objet de ce thème est de traiter les observations portant sur :

- L'accessibilité aux gares et aux interconnexions avec les autres moyens de transports (Autobus, RER) ;
- Les emplacements de stationnements pour les vélos ou autres moyens de locomotion.

Ce thème a recueilli 23 observations dont 7 dans le registre électronique.

4.1 Analyse des observations recueillies dans les différents registres d'enquête

Ces observations ont été déposées par 5 personnes dans le registre électronique et les registres des communes.

4.1.1 Sous-thème 1 : Accessibilité aux gares et interconnexions avec les autres moyens de transport

Observation 4 du registre Issy-les-Moulineaux

L'association ACTEVI Présidente C. NORGUET :

« Il serait intéressant de profiter des moyens mis en œuvre pour assurer la correspondance entre la ligne 15 et le RER C pour les proposer en passage public aux usagers de la gare RER C et aux piétons se rendant de la place Léon Blum vers les escalators des Epinettes. »

Observation 3 du registre Boulogne-Billancourt

« Dans le trapèze il y a entre 100 et 1500 personnes (entreprises plus logements) ; Il me paraît intéressant que pour accéder à la nouvelle station, un couloir avec tapis roulant puisse être pratiqué avec une entrée au niveau du 40 avenue Pierre Lefaucheur (devant le bâtiment ancien de Renault). »

Observation 15 du registre électronique

« Il a été réclamé, en réunion publique, la construction d'un souterrain (sous la RD4) permettant la sécurisation des piétons usagers de la gare. Cette demande a été balayée avec mépris, l'argument étant que les usagers n'aimeraient pas les souterrains ! Pour les utilisateurs du métro, ce serait un comble (surtout au vu de vos remarques dans le document B1, §2.24.5 concernant la sûreté ressentie ou non dans les transports en commun de la région parisienne). La vraie raison semble plutôt être l'implantation de la « boîte rouge » (P.111 et 114 de la pièce B2) sous la RD4, qui rend problématique la réalisation d'un tel souterrain, le sous-sol paraissant déjà passablement occupé. Pourquoi faut-il absolument passer par le hall de gare quand on quitte la ligne 15-Sud ? Dans le métro ou le RER parisien, il y a d'autres possibilités d'entrées et sorties ; la forme de la « boîte rouge » p.114 du document B2 présente une curieuse excroissance vers la rue de la Plage que vous pourriez mettre à profit pour organiser une entrée-sortie directe sur ce côté de la RD4. »

Observation 5 du registre de Villejuif

« Demande d'une sortie directe de la gare Villejuif IGR à l'IGR pour faciliter l'accès des malades dont ceux en fauteuil et du personnel. »

Observation 1 du registre d'Alfortville

« La grande majorité des flux fréquentant la gare Vert de Maisons provient d'Alfortville, il est nécessaire d'envisager un accès lisible, sécurisé pour les Alfortvillais en continuité du souterrain sans avoir à passer du côté de Maisons-Alfort. »

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

La définition des accès aux gares a-t-elle été réalisée en concertation avec les communes et les associations locales pour assurer les meilleures interconnexions possibles avec les transports actuels ou futurs ?

La SGP peut-elle nous préciser si des études ont été menées par rapport aux demandes particulières exprimées dans le cadre de cette enquête concernant l'accessibilité aux gares de Villejuif IGR, Champigny Centre et Vert de Maisons ?

4.1.2 Sous-thème 2 : Stationnements aux abords des gares

Observation 4 du registre d'Issy-les Moulineaux

L'association ACTEVI, Présidente C NORGUET :

« Il faut au niveau des gares prévoir un accueil performant des bus (gares routières à Issy RER) et des vélos (garages sécurisés en nombre suffisant avec possibilité de recharge des vélos électriques). »

Observation 9 du registre de Saint-Maur

Extrait de la délibération du conseil municipal de Saint-Maur-des-Fossés jointe au registre de la commune

« La commune constate que la SGP annonce la nature et le volume d'emprise des aménagements pour le stationnement des vélos côté parvis (« une consigne, un abri-vélo Véligo » sur une emprise de 100m²). La commune rappelle qu'elle a renforcé cette offre dans la ville et y est favorable sur le futur pôle d'échanges. A cet égard, le nombre de places demandé par le STIF (80 en abri) et rappelé par la SGP est insuffisant au regard des flux existants et attendus autour de ce pôle d'échanges multimodal.

En matière de stationnement automobile, la SGP rappelle que l'actuel parking sous le parvis de la gare offre « 400 ou 401 » places publiques et « 200 » places privées. La commune constate que la SGP annonce restituer « 110 places » en phase chantier. Et, « à terme », la SGP annonce tantôt « deux parkings indépendants de deux niveaux de part et d'autre des puits de la gare sous le parvis d'environ 392 places au total », tantôt « un parking de deux niveaux de part et d'autre des puits de la gare sous le parvis et le futur projet connexe [...] au total environ 240 places ».

Au vu de la divergence (392/240) et de l'ambiguïté (public/privé) des chiffres de la SGP, la commune rappelle qu'elle demande la restitution d'une capacité de stationnement public équivalente à l'existant (en phase chantier et en phase exploitation) ; quant aux « 110 » places auprès de la gare en phase chantier, quelle sera la durée de cette offre par rapport à la durée du chantier. »

Observation 100 du registre électronique de l'Association des Usagers des transports de Clamart

Il est dit page 590 que : « la station de vélos en libre-service la plus proche est à Vanves mais aucune mention n'est faite des parkings à vélos qui existaient et de ceux qui existent encore, alors qu'avant la transformation fin 2014 de la place de la gare de Clamart pour la

mairie de Clamart, il y avait environ 100 vélos stationnés chaque jour aux abords de la gare. »

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

Les places de stationnement pour les voitures et les 2 roues aux abords de l'ensemble des gares seront elles équivalentes en nombre avant travaux et après travaux? Les surfaces prévues pourront-elles accepter une augmentation du nombre de places à moyen et long terme ?

Est-il possible en particulier d'avoir des précisions pour les gares de Saint-Maur-Créteil et d'Issy-les-Moulineaux ?

4.2 Réponses du maître d'ouvrage aux questions posées par la commission d'enquête

V. LA CONSTRUCTION DES OUVRAGES ANNEXES

L'objet de ce thème est de traiter les observations portant sur :

1. L'implantation des Ouvrages Annexes (OA).
2. Les postes de redressement.

Ce thème a recueilli 60 observations dont 38 dans le registre électronique.

5.1 Analyse des observations recueillies dans les différents registres d'enquête

5.1.1 Sous-thème 1 : L'implantation des Ouvrages Annexes (OA).

Observation 2 du registre d'Alfortville (courrier signé par M. CARVOUNAS maire d'Alfortville) :

A l'emplacement de l'OA, il y a la Maison de la Rénovation urbaine qui est un service public ayant vocation à perdurer.

Absence de dossier technique argumenté prouvant l'impossibilité de construire l'OA ailleurs.

Observation 6 du registre de Noisy-le-Grand :

La réalisation du puits d'évacuation rue du ballon à Noisy-le-Grand va nécessiter du remblayage et un mur de soutien de 3 mètres devant un pavillon.

Observations 18 et 19 du registre électronique :

L'OA rue du port à Créteil est positionné à proximité immédiate de logements. Ce ne sera pas juste une grille au sol mais, du fait de son élévation par rapport au niveau de crue exceptionnelle, ce sera un bâtiment à part entière.

Observation n°85 du registre électronique

Les Informations concernant l'implantation de l'OA du stade Desmont à Créteil sont erronées du fait qu'il a été annoncé lors de la réunion publique de juin qu'il s'agit d'un puits de sortie du tunnelier.

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête.

1. ***Est-il prévu de consulter les habitants du quartier pour les choix architecturaux des ouvrages annexes souterrains dont les seules émergences sont constituées de grilles?***
2. ***Y-a-t-il une distance minimum prévue entre un OA et un bâtiment d'habitation ?***
3. ***Pouvons-nous avoir des précisions sur les OA avec émergence (localisation, difficultés à visionner dans l'environnement, pas de schéma...)***
4. ***Est-il prévu de chercher une insertion harmonieuse pour correspondre à l'existant des bâtiments environnants pour les cas où il y a des émergences imposées en cas de zone inondable?***
5. ***Quelles sont les longueurs maximum des rameaux de connexion entre les OA et le tunnel ?***

5.1.2 Sous thème 2 : Les postes de redressement.

Le dossier d'enquête comporte peu d'informations sur les postes de redressement. Malgré cela, plusieurs observations portent sur le besoin d'informations et sur les craintes suscitées par cet équipement complémentaire aux gares ou aux ouvrages annexes.

Observation 8 du registre de Saint-Maur (délibération du conseil municipal)

La commune estime que la présentation de la gare n'est pas assez détaillée au point de ne pas savoir où sont les émergences et structures techniques (de type aération-ventilation, poste de redressement, etc). En particulier, la commune demande confirmation que le poste de redressement, initialement prévu rue d'Alsace-lorraine, a bien été réintégré dans l'emprise de la gare.

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

- 1) Est-il possible de disposer de la localisation géographique et de la configuration des postes de redressement nécessaires à l'alimentation électrique du métro ?***
- 2) Quelles sont les mesures envisagées pour permettre une intégration architecturale et paysagère satisfaisante de ces équipements ?***

5.2 Réponses du maître d'ouvrage aux questions posées par la commission d'enquête

VI. LES IMPACTS TRAVAUX AUTOUR DES GARES ET DES OUVRAGES ANNEXES

Les impacts des travaux du métro constituent avec un enjeu fort qui a fait l'objet de très nombreuses observations du public.

L'analyse des observations du public conduit à identifier les sous thèmes suivants à savoir :

- La gestion des déblais ;
- Les dommages et les nuisances en phase travaux ;
- Les horaires des chantiers et le suivi des travaux ;
- L'accessibilité, notamment aux PMR, aux abords des chantiers durant les travaux ;
- Les référés préventifs avant travaux ;
- Les expropriations.

Ce thème a recueilli 92 observations dont 44 dans le registre électronique.

6.1 Analyse des observations recueillies dans les différents registres d'enquête

6.1.1 Sous-thème 1 : l'évacuation des déblais

Pour mémoire, rappelons que le volume des déblais à excaver pour la ligne 15 sud du GPE est estimé à environ 6 millions de m³, soit près de 12 millions de tonnes (sur la base d'une densité de 2T/m³). La gestion des déblais représente également un enjeu significatif

Trois modes de transport sont retenus pour l'évacuation des déblais : le transport fluvial, le transport ferroviaire et le transport routier.

A titre d'exemple :

Observation 13 du registre d'enquête électronique

« Nous aurions aimé d'avantage de précisons sur l'enlèvement des déblais des gares qui partent par camion, et de connaître leurs itinéraires, leurs fréquences, leur destinations, leur durée dans le temps, leurs impacts sur l'environnement et les paysages. Surtout pour ce qui nous concerne, la gare de Saint Maur Créteil n'est pas loin d'un port en bord de Marne, et, qui pourrait permettre d'absorber notamment des évacuations vers le port de Bonneuil sur Marne capable d'accumuler, et entreposer de grosse quantité de déblais ».

Observation 101 du registre d'enquête électronique

« J'attire votre intérêt sur l'aberration de sortie des gravats par camion à partir du parc Robespierre à Bagneux. Nous ne nous laisserons pas faire cette aberration...

...Pour Bagneux, dans le parc Robespierre : . Il n'est pas envisageable, ni pour le tunnelier, ni non plus, pour la sortie des gravats : Il y a une gare 600 m avant : C'est Chatillon-Montrouge avec une voie ferrée, et il y a une gare 400 m après Arcueil Cachan, avec encore une voie ferrée. Ces deux voies ferrées doivent impérativement être utilisées pour le

tunnelier et l'évacuation des gravats tel est l'objectif défini par la loi Grenelle 2, COP 21. Restreindre l'emprise au sol sur ces deux zones sensibles du point de vue de la santé des riverains, protéger la qualité de l'air, tel est l'objectif défini par la loi Grenelle 2.

Le retrait du parc Robespierre dans le projet de la ligne 15. »

Ordonnance :

Demander, écrire aux préfets des Hauts de Seine et du Val De Marne ainsi qu'à toutes les administrations concernées de prévoir, construire des puits extraction près des voies ferrées « Chatillon-Montrouge / Arcueil Cachan » pour faire circuler la sortie des gravats par voies ferrées.

Éliminer les déblais de chantier de manière responsable, par voies ferrées ! C'était le discours du Grand Paris.

Donc qu'il respecte leurs paroles. Et la messe qu'il nous servi au départ de ce projet.

« La Société du Grand Paris entend évacuer les terres issues du creusement des tunnels dans le respect maximum des riverains et de l'environnement. Les choix du mode d'évacuation (fleuve, rail,), des lieux de stockage et de traitement feront l'objet d'une réflexion en amont détaillée. Les évacuations par la route se feront sur les plus courtes distances possibles. = Donc qu'il applique leurs engagements ! «

Observation 13 du registre de Saint Maur des Fossés

Délibération du conseil municipal du 19 novembre 2015

La commune :

- demande une présentation détaillée des modalités d'évacuation des déblais de la gare ;*
- demande que l'évacuation fluviale à partir du port de Saint-Maur soit recherchée afin de limiter les impacts circulatoires des camions dans un quartier dense et sensible ;*
- demande que la SGP présente à chaque réunion du Comité de Suivi des Travaux (COSU Travaux) l'état d'avancement du chantier et l'ensemble des données concernant la réalisation des études et des travaux sur le territoire de la commune ;*

Concernant l'évacuation des déblais, il est intéressant de noter l'interview dans le JDD du 22 novembre 2015 de Mr Philippe Yvin, Président de la SGP. Elle concerne notamment la gestion des déblais c'est-à-dire **l'économie circulaire**.

Extrait :

« Nous voulons avoir une démarche exemplaire, en particulier sur la traçabilité des terres excavées, sur leur transport alternatif par voie d'eau et par le rail (environ 50%), et leur recyclage, en lien avec les industriels »

Le JDD précise que la SGP a la possibilité de mettre en place une économie circulaire.

« Les barges pourraient partir avec des déblais –non pollués- et revenir, après transformation, avec des matériaux utilisables pour le béton des gares et des tunnels »

Cet aspect de l'évacuation/réutilisation des déblais est évoqué dans la pièce B4 page 47. Qu'en est-il de la nouvelle étude lancée en 2014 ?

Toujours dans la pièce B4, il est écrit :

« A l'échelle de la ligne, il n'existe aucune gare de transit ou de triage. Les faisceaux de voies disponibles pour le chargement depuis les chantiers sont donc réduits ».

Le triage de Villeneuve Saint Georges (bien désert aujourd'hui !) dispose de tous les moyens mentionnés ci-dessus. Il est à proximité immédiat de la gare du Vert de Maisons. Le dossier d'enquête ne dit mot de cette possibilité.

Ces observations mettent en exergue le manque de précision du dossier d'enquête sur ce thème. Elles indiquent notamment les points majeurs suivants :

- Le manque de recherche exhaustive des sites d'évacuation fluviaux et ferrés ;
- Le manque d'information sur les parcours, les fréquences, les plages horaires des transports routiers ;
- Le manque d'information concernant la mise en œuvre des principes de l'économie circulaire.

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

- 1) Est-ce que toutes les solutions d'évacuation via les transports fluviaux et ferroviaires ont été exploitées ?**
- 2) Quelles sont les actions envisagées dans le cadre de la mise en place des principes de l'économie circulaire ?**

6.1.2 Sous thème 2 : les nuisances et dommages engendrés par les travaux

Les vibrations et le bruit constituent à juste titre un sujet de préoccupation majeur dès lors qu'il s'agit d'un projet de métro qui est situé dans la plupart des cas en zone urbaine.

Les impacts vibratoires du projet en phase de construction peuvent être perçus et avoir des conséquences négatives sur :

- Les occupants proches du tracé, tant du point de vue de leur perception tactile que de leur perception auditive d'un bruit rayonné appelé bruit solidien ;
- Les structures même des bâtiments ;
- Le fonctionnement d'équipements sensibles aux vibrations.

L'identification d'éventuelles singularités est en outre nécessaire afin de ne pas omettre d'éventuelles zones plus sensibles aux vibrations.

Deux singularités ont été retenues par la SGP en ce qui concerne le projet de la ligne 15 sud du GPE à savoir :

- La présence d'anciennes carrières ;
- La présence de réseaux enterrés et/ou d'ouvrages d'art.

Ce sous-thème a comptabilisé pas moins de **90% des observations**. C'est de loin la préoccupation majeure de la population.

A titre d'exemple l'observation 150 du registre électronique concernant le tronçon sur Cachan

Extrait : « Ouvrages Annexes (phase de travaux) :

1. Lors de la phase de travaux des ouvrages annexes, quels sont les seuils retenus quant aux bruits et vibrations (valeurs) ?

2. Lors de la phase de travaux des ouvrages annexes, quelles sont, concrètement, les mesures mises en œuvre pour éviter le dépassement des seuils de vibration et de bruits ?

3. Quelles sont les mesures compensatoires qui seront mises en place en cas de dommages sur les bâtiments? Pourquoi ne pas réaliser des référés préventifs effectués par des experts et désignés par un juge avec une garantie de remise en état?

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

1) Quels sont les seuils retenus quant aux bruits et vibrations ?

2) Quelles seront les mesures techniques préventives et correctives prises, par lieux géographiques sensibles, visant à compenser les impacts sonores et vibratoires ?

6.1.3 Sous-thème 3 : Les horaires des chantiers

Plusieurs personnes ont exprimé oralement ou par écrit leur désaccord par rapport aux horaires de chantier proposés par la SGP.

Observation 32 du registre de Créteil

« déplore que l'engagement pris par les services de la SGP d'aménager les horaires de travail dans le quartier des Buttes ne soit pas respecté. »

Observation 126 du registre électronique, secteur Créteil

Extrait :

« Pendant les travaux, les entreprises seront autorisées à exploiter le chantier. Sur quelle plage horaire et combien de jour par semaine? »

Observation 197 du registre électronique, secteur Créteil

Extrait :

« *Demande de réduction des horaires de chantier proposés pour la réalisation de l'ouvrage annexe 1102P situé à l'avenue Ceinture de Créteil* »

Observation 11 du registre de Saint-Maur

Délibération du conseil municipal du 19 novembre 2015

La commune demande une amplitude horaire inférieure en semaine (7h-19h au lieu de 6h-22h) et pas de travaux le samedi ;

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

1) Une concertation avec les communes, les associations locales et les comités de quartier sera-t-elle effectuée régulièrement pour adapter le calendrier des travaux aux contraintes locales ?

2) Un planning des travaux (nature, horaire, suivi), par commune, sera-t-il mis à la disposition des acteurs locaux et du public ?

6.1.4 Sous-thème 4 : Sécurité, Cheminement des cyclistes, Piétons, Personnes à mobilité réduite (PMR), Accessibilité commerces, écoles, lieux de cultes, ...

Observation 8 du registre électronique secteur Chevilly- la- Rue, secteur Villejuif

« *L'étude d'impact traite dans son paragraphe 1.21 les enjeux liés à la mobilité. Ce paragraphe identifie en phase chantier un impact sur les différents modes de déplacement (circulation automobile, modes actifs, transports en commun). L'alinéa b) du 1.21.1.2 concerne les mesures de réductions des impacts sur les modes actifs :*

"La circulation des cyclistes sur la chaussée restera également sûre pendant la durée des travaux. Les revêtements seront gardés raisonnablement propres (enlèvement régulier des boues et des gravillons pour éviter les risques de glissade) et raisonnablement praticables sans danger. Un éclairage suffisant sera assuré."

Hors, dès les travaux préparatoires (à Villejuif), ces mesures ne sont pas mises en œuvre. Des barrières de chantier ont été posées sur les pistes cyclables sans signalisation et sans organiser un cheminement alternatif permettant de garantir la sécurité des piétons (pistes cyclables sur trottoir) et des cyclistes.

L'étude d'impact doit préciser de manière concrète, contrôlable et mesurable les mesures de réduction des impacts des travaux sur la circulation cyclable. Un indicateur doit être défini (Alinéa f) afin de vérifier l'efficacité des mesures.

Au-delà des dossiers papier, il faut aussi que des mesures s'appliquent au plus tôt sur le terrain. »

Observation 2 du registre de Malakoff

Cette observation concerne la circulation des personnes à mobilité réduite (PMR)

« Elle demande que pendant les travaux, les cheminements piétons soient accessibles aux PMR ».

Observation 2 du registre de Champigny sur Marne

Cette observation sollicite le maintien de l'accès au temple et à ses annexes tout au long des travaux. Elle souligne que le parvis de l'église est nécessaire à la circulation des fidèles et à la mise en valeur du temple et de ses abords.

Observation 11 du registre de Saint-Maur

Délibération du conseil municipal du 19 novembre 2015

La commune rappelle qu'elle attend de la SGP des modalités de chantier qui maintiennent au maximum l'activité économique du quartier et garantissent la sécurité des déplacements

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

1) La circulation douce des PMR a-t-elle été étudiée de manière exhaustive?

2) Quelles sont les mesures contrôlables et mesurables de réduction des impacts des travaux sur la circulation douce aux abords des chantiers ?

3) Comment seront assurés l'accès et la sécurité à la périphérie des zones de chantier? Des actions de communication seront-elles mises en place?

6.1.5 Sous-thème 5 : Les référés préventifs avant travaux

Il n'est prévu dans le dossier d'enquête que l'indemnisation des dommages aux fondations des bâtis. De nombreuses observations font remarquer qu'il n'est fait aucun cas des dommages sur les bâtis ni sur la gêne occasionnée par les bruits et les vibrations si ceux-ci étaient supérieurs au seuil d'acceptabilité recommandé par le CSTB.

A savoir, parmi celles-ci :

Observation 97 du registre électronique secteur Créteil

« Dans le dossier d'enquête (cf référence B3 p. 412), seules les mesures compensatoires de type indemnisation en cas de dommages aux fondations des bâtis sont prévues.

Qu'en est-il en cas de dommages sur les bâtis ? Quelles sont les mesures compensatoires prévues dans les études d'impact en cas de :

- Détérioration des bâtis en phase de travaux ?

- Détérioration des bâtis en phase de travaux en cas de remontées d'eau (risques hydrologiques) ?

Observations 1 et 2 du registre de Clamart

« Questions : expertises avant travaux. Est-ce que la SGP mandatera un expert ? »

Extrait de l'observation 4 du registre de Clamart

« Je souhaite également que soit clairement défini les modalités d'expertise des bâtiments avant et après travaux, les référés préventifs étant la démarche officielle et adaptée doivent être systématiques le long du tracé et dans un périmètre de sécurité de part et d'autre. »

Extraits des observations 5 et 6 du registre d'Issy les Moulineaux

« Informé d'un courrier adressé au syndic cabinet SAFAR concernant un tréfonds exige un référé préventif concernant cette opération. Nous exigeons d'avoir un descriptif des travaux envisagés et toutes les garanties d'une bonne exécution. »

Afin de garantir qu'aucun dommage de structure n'affecte mon habitation pendant et après les travaux, je demande que soit effectué un référé préventif.

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

1) Quelle est la procédure qui sera mise en place pour l'expertise des bâtiments avant travaux : référés préventifs, constats à l'amiable ... ?

2) Qui mandatera les experts et comment sera gérées leurs interventions?

6.2 Réponses du maître d'ouvrage aux questions posées par la commission d'enquête

VII. LES IMPACTS EN PHASE D'EXPLOITATION
AUX ABORDS DES GARES ET DES OUVRAGES ANNEXES

Tout comme pour la phase des travaux, les impacts en phase d'exploitation du métro constituent un enjeu fort qui a fait l'objet de nombreuses observations du public.

A noter une observation pertinente et d'actualité concernant la sûreté et la prévention des menaces dans les gares.

L'analyse des observations du public conduit à identifier les sous thèmes suivants à savoir :

- La quantification des niveaux des bruits, des vibrations et de leur traitement ;
- L'augmentation des nuisances sonores générées par des ouvrages annexes ;
- La sûreté et la prévention des menaces dans les gares.

Ce thème a recueilli 122 items thématiques dont 84 dans le registre électronique.

7.1.1 Sous thème 1 : les impacts sonores et vibratoires

Les impacts vibratoires et sonores en phase d'exploitation sont les mêmes que ceux décrits en phase de travaux auxquels vont s'ajouter la récurrence de ces impacts liés à la fréquence de passage des rames de métro.

Observation 129 du registre électronique secteur Créteil

« La SGP a déjà reconnu que l'habitat mixte pavillons et petits bâtiments constituant le secteur Buttes Halage présente un risque aggravé de propagation des vibrations via les fondations profondes par piliers associées aux carrières. Des simulations de vibrations par type de zone et par type d'habitat vont-elles être réalisées ? »

Observation 65 du registre électronique secteur Créteil

Extraits des observations de l'ASSOCIATION DE RIVERAINS QUARTIER BUTTES HALAGE A CRETEIL

Extrait :

« C/Les vibrations et les mesures mises en œuvre pour les réduire

Seuil d'acceptabilité des vibrations pas clairement défini et validé par l'organisme de second regard en ce qui concerne le choix des systèmes anti vibratiles.

Nécessité de prendre en compte l'habitat mixte dans l'étude d'impact sur les vibrations et les bruits solidiens.

Nécessité de prendre en compte les carrières des Buttes et les fondations profondes dans l'étude d'impact concernant la propagation des vibrations.

Etudes non terminées (seuil d'acceptabilité, recherche des fondations, nombre de bâtiments concernés.) pour faire un choix pertinent du niveau du système anti vibratile sous la

résidence de la Palombière dans le quartier du Halage : besoin de clarifier la méthodologie pour déterminer les bâtiments sensibles devant faire l'objet d'études de simulation de propagation des vibrations et sa représentativité dans notre quartier : pavillons sur micropieux à plus de 20 mètres, 4 immeubles de faible hauteur à proximité du tracé (zone d'argiles plastiques ou zone de carrières présentant des vides sur 2 niveaux)

Mesures compensatoires non décrites en cas de dommages sur les bâtis ou en cas de vibrations/bruits ressentis par les riverains induisant une gêne qui n'existait pas avant la mise en service de la ligne. »

Ces observations mettent également en exergue le manque de précision du dossier d'enquête sur ce thème. Elles indiquent notamment les points majeurs suivants :

- Le manque de quantification des bruits et vibrations en phase d'exploitation ;
- La demande de faire réaliser ces mesures par un organisme indépendant ;
- Le manque d'information concernant les mesures techniques compensatoires lieu par lieu avec une attention particulière sur les zones sensibles (carrières).

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

- 1) Une quantification des bruits et vibrations sera-t-elle effectuée exhaustivement en phase d'exploitation, notamment dans les zones sensibles ?**
- 2) Un organisme indépendant sera –t –il mandaté pour effectuer ces mesures ?**
- 3) Quelles seront les mesures techniques compensatoires ?**

7.1.2. Sous-thème 2 : Les nuisances sonores générées par les ouvrages annexes

Outre les nuisances sonores générées par des ouvrages annexes, il convient d'ajouter une nuisance sonore supplémentaire induite, par exemple, par l'utilisation d'un ouvrage annexe existant (poste EDF) nécessitant une augmentation de son refroidissement.

Observation 99 du registre électronique secteur Créteil

Extrait

« Sur les 3 ouvrages annexes qui seront implantés à Créteil, deux (rue du Port et avenue de Ceinture) se situent dans un environnement sonore très calme (avec des mesures de bruit initial L90 de 30dBA la nuit et 40dBA le jour) et à très faible distance des habitations (moins de 10 mètres).

Dans l'étude d'impact, la SGP indique que l'impact sonore sera "faible" en phase d'exploitation, mais pas négligeable.

En quoi consiste cet "impact faible": quel est le niveau de nuisances sonores prévu ?

Quelles mesures compensatoires seront prises pour les riverains impactés ?

Il faut de plus noter, concernant l'ouvrage annexe avenue de Ceinture, que les risques de nuisances sonores liées au poste de redressement ne sont pas abordés dans le dossier d'enquête (qui ne mentionne que le puits de secours).

Par ailleurs, 2 établissements scolaires sont implantés à proximité de 2 de ces ouvrages annexes (groupe scolaire des Buttes pour l'avenue de Ceinture, et collège Plaisance pour le stade Desmont).

Quelles sont les mesures correctives prévues ? »

Observation 126 du registre électronique secteur de Créteil

« Concernant l'impact sonore de l'Ouvrage Annexe rue du port à Créteil Que signifie un impact faible pour la population, principalement celle sise au 1 rue du Cap et en particulier pour ceux qui disposent d'une terrasse en rez-de-chaussée ou un balcon?.....

Quel dispositif anti-bruit sera mis en œuvre pour limiter les nuisances compte tenu des sorties et équipements existant sur l'OA rue du Port ; »

Observation 130 du registre électronique secteur de Créteil

« Il est tout à fait légitime de s'inquiéter de l'impact sonore des deux ouvrages annexes Rue du Port et Avenue de Ceinture, qui sont situés très près des habitations, à moins de 10 mètres des appartements pour la résidence La Palombière ! Pouvez-vous expliquer ce que signifie « impact faible en phase d'exploitation » pour les familles concernées ? »

Observation 150 du registre électronique concernant le tronçon sur Cachan

« Les impacts sonores en phase d'exploitation de l'ouvrage annexe du jardin du panorama (poste de ventilation avec puits de secours) situé à moins de 10 mètres des habitations sont mal évalués, se basant sur l'ambiance sonore actuelle avec la proximité de l'autoroute A6 et ne prenant pas en compte qu'à terme un mur antibruit devrait être construit ».

« Avec la déclivité du terrain, les sorties de ventilations de l'ouvrage annexe du jardin du panorama se situeront en hauteur par rapport aux habitations les plus proches ce qui accentuera fortement l'impact acoustique. Ceci doit être pris en compte comme un critère aggravant supplémentaire ».

Observation 1 du registre de Malakoff

« J'habite à proximité d'un poste de transformation EDF. Ce dernier est refroidi par des énormes ventilateurs engendrant de grandes nuisances sonores. Je crains que l'alimentation électrique de la ligne 15 sud soit fournie par ce poste EDF ce qui aurait pour conséquence d'augmenter la puissance fournie et corrélativement les besoins en frigories d'où une augmentation du bruit des ventilateurs. Je demande à la SGP de vérifier si ce poste EDF peut fournir cette demande supplémentaire voire de ne pas se connecter dessus. »

Cette dernière observation souligne le manque le manque d'information concernant l'utilisation d'ouvrage annexe existant et les conséquences en termes d'impact.

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

1) Que signifie « impact sonore faible » pour la population ?

- 2) **Quelles sont les mesures prévues par la SGP pour limiter les nuisances sonores générées par des ouvrages annexes ?**
- 3) **Le poste EDF de Malakoff sera-t-il utilisé pour alimenter la ligne 15 sud du métro ? Si oui, qu'est-il prévu pour réduire le surcroît de nuisance sonore ?**

7.1.3 Sous-thème 3 : Les référés préventifs concernant l'exploitation

Le public demande de procéder à des référés préventifs concernant les nuisances déjà décrites dans le thème 4 (impacts travaux). A celles-ci viendront s'ajouter celles provenant de la phase d'exploitation (passage des rames de métro, ventilation des transformateurs électriques...).

A titre d'exemple l'observation 150 du registre électronique concernant le tronçon sur Cachan

Quelles sont les mesures compensatoires qui seront mises en place en cas de dommages sur les bâtis ou en cas de vibrations/bruits solidiens ressentis par les riverains induisant une gêne qui n'existait pas avant la mise en service de la ligne ? Pourquoi ne pas réaliser des référés préventifs effectués par des experts et désignés par un juge avec une garantie de remise en état ?

Observations 5 et 6 du registre d'Issy les Moulineaux

« ...Afin de protéger mon habitation des futures nuisances, je veux avoir l'assurance qu'aucune vibration ni aucun bruit ne sera ressenti par le passage des rames de métro une fois la ligne 15 en service.

Afin de garantir qu'aucun dommage de structure n'affecte mon habitation pendant et après les travaux, je demande que soit effectué un référé préventif.

Je demande également qu'on puisse me donner des garanties et des renseignements sur le futur bruit que causera l'exploitation du métro. A qui peut-on s'adresser ? »

Ces observations soulignent également le manque de précision du dossier d'enquête sur ce thème. Elles indiquent notamment les points majeurs suivants :

- La préférence du public pour le référé préventif plutôt qu'un constat à l'amiable ;
- Le manque d'information sur les expertises ;
- Les modalités des expertises ;
- Les mesures compensatoires financières.

Question posée au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

- 1) **Quelles sont les procédures envisagées par la SGP pour la gestion des éventuels dommages ou nuisances générées pendant la phase d'exploitation de la ligne de métro ?**

7.1.4 Sous-thème 4 : La sécurité et la prévention des menaces dans les gares.

Observation 14 inscrite sur le registre électronique, secteur de Champs sur Marne soulève le point suivant :

Extrait :

« Les dispositions futures éventuelles de « sûreté » : prévention des menaces : filtrage, effectivement prises en compte sur certaines lignes TGV), qui risquent d'être requises à l'avenir ne sont pas anticipées, ou tout le moins, le dimensionnement et l'organisation éventuelle future des espaces nécessaires à cette fonction.

De façon générale, les dimensionnements et fonctionnements des circulations internes et intermodales au niveau de la gare et des abords ne sont pas étudiés (ce que traduit la présentation "symbolique" de la « Note d'Information »).

Pour le moins, les descriptifs devraient détailler les analyses ébauchées p 95 à 105. pour toutes les gares. »

« La circulation en heure de pointe, en période de crise, la prévention des mouvements de panique devraient être prévus »

Cette observation est d'une extrême pertinence. Elle souligne l'absence d'étude de ce sous thème dans le dossier d'enquête.

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

- 1) Quelles sont les dispositions prévues concernant la sûreté des usagers et la prévention des menaces ?**
- 2) Quels seront les dimensionnements et les plans des circulations au niveau des gares et de leurs abords, notamment en heure de pointe ?**

7.2. Réponses du maître d'ouvrage aux questions posées par la commission d'enquête

VIII. LE TRACÉ AUX ABORDS DES GARES ET DES OUVRAGES ANNEXES

Le tracé de la ligne 15 sud n'est pas en théorie dans les objets de la présente enquête unique environnementale. Cependant, la commission considère qu'il n'est pas possible de rejeter toutes les observations y ayant trait.

Un fuseau d'étude de 500m de part et d'autre du tracé de référence a été retenu pour l'étude d'impact. La commission reconnaît que, strictement pour la construction des gares et des ouvrages annexes, le tracé précis entre ces ouvrages n'est pas requis, alors qu'il n'en est pas de même pour le volet "Loi sur l'eau".

Ce thème a recueilli 46 items thématiques dont 28 dans le registre électronique.

8.1 Analyse des observations recueillies dans les différents registres d'enquête

8.1.1 Sous-thème 1 : le tracé

A l'occasion des enquêtes parcellaires déjà conduites, des tracés sectoriels ont été portés à la connaissance des propriétaires et du public. Le fait que le tracé ait été révélé pour certaines sections et pas pour d'autres a créé, au cours de l'enquête, un trouble, une incompréhension et même une inégalité du niveau d'information pour les habitants des communes concernées.

Lors des permanences, la première demande était généralement de voir le tracé, comme cet habitant de Noisy le Grand qui déclare dans le registre qu'il " *voulait voir le nouveau tracé. Il sait que le tracé a été modifié et trouve désagréable de ne pas avoir accès à plus d'infos. Il se demande si on lui cache quelque chose.*"

Un habitant de Cachan " *constate que le dossier d'enquête parle d'études faites au niveau du théâtre de Cachan alors suite à une modification du tracé, ce dernier ne passe plus sous le théâtre.*"

Un habitant de Créteil constate que " *Le tracé définitif de la ligne 15 n'étant pas connu à ce jour (22/11/2015) des riverains. Il est très difficile d'évaluer toutes les conséquences dommageables que cela pourra avoir sur mon logement, la copropriété que j'habite et sur l'environnement du quartier. Nous sommes actuellement dans un quartier calme composé de petites résidences et de pavillons. Est-ce normal que l'enquête publique soit faite dans ces conditions.*"

La méconnaissance d'un tracé précis entraîne des questions particulières comme celle de la société CENTURY 21 IMMOGESTION de Cachan qui

" *signale que la copropriété qu'il gère est constituée de 4 niveaux de sous-sol (parking) qui ne semblent pas répertoriés dans les plans de la ville et méconnus de la société SEGAT ; - exprime en conséquence une réserve sur le projet de tunnel sous cette copropriété et demande de bien vouloir effectuer toutes les vérifications nécessaires pour mettre à jour la prise en compte de ces sous-sols.*"

L'association de riverains quartier des Buttes Halage à Créteil qui déclare que :

"Les profondeurs décrites pour les trois ouvrages annexes OA stade Desmont, OA avenue de Ceinture et OA rue du Port sont incohérentes avec le profil de profondeur du tunnel présenté"

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

Même si le tracé s'inscrit dans le fuseau de l'étude d'impact, la commission souhaiterait que la SGP communique le tracé de la ligne 15 sud sur toute sa longueur, en indiquant à quelle profondeur devra être réalisé le tunnel.

Si dans certains secteurs, le tracé est susceptible d'évoluer, le préciser en indiquant les raisons qui motivent les variations possibles.

8.1.2 Sous-thème 2 : les servitudes du tracé

Dans l'observation 90 du registre électronique se trouve la mention suivante:

- *demande pourquoi la délimitation d'une zone d'influence de 25 m de part et d'autre du tunnel, qui était mentionnée par la SGP en 2013 ne figure plus dans le dossier d'enquête de 2015*
- *déplore qu'il n'y ait aucune information sur l'établissement d'une servitude au dessus du tunnel, servitude qui pourrait avoir des conséquences sur la constructibilité des biens en surface."*

Question posée au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

Même si cette question relève plus d'une enquête parcellaire, la commission souhaiterait que la SGP précise quelles servitudes sont induites pour les riverains du tracé du tunnel.

8.2 Réponses du maître d'ouvrage aux questions posées par la commission d'enquête

IX : LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS

L'objet de ce thème est de traiter les observations portant sur :

- la pollution aux particules fines ;
- l'impact paysager ;
- les mesures compensatoires.

Ce thème a recueilli 26 items thématiques dont 23 dans le registre électronique.

9.1 Analyse des observations recueillies dans les différents registres d'enquête

9.1.1 Sous-thème 1 : Pollution aux particules fines.

Il y a eu environ 10 observations sur ce thème.

Observation 104 du registre électronique (secteur de Créteil) :

Rejet probable de produits dans l'atmosphère (particules fines émises lors du freinage ou par le roulement).

Observation 126 du registre électronique

Qualité de l'air sortant de l'ouvrage

Observation 126 du registre électronique (secteur de Créteil) :

Qualité de l'air sortant de l'ouvrage et incidences sur la santé des habitants qui l'auront sous leurs fenêtres.

Question posée au maître d'ouvrage par la commission d'enquête.

1) Quels seront les rejets probables de produits dans l'atmosphère ? La qualité de l'air sera-t-elle garantie ?

9.1.2 Sous thème 2 : L'impact paysager.

Il y a eu environ 7 observations sur ce thème.

Observation 104 du registre électronique (secteur de Créteil) :

Environnement particulièrement préservé (angle du Port et rue du Cap) avec la présence d'espaces verts et d'arbres historiques...

Dénaturer cet espace avec un cube de 2 mètres de haut serait le défigurer.

Observation 22 du registre électronique (secteur de Créteil):

Qu'advient-il des haies qui protègent de l'ensoleillement les appartements du rez-de-chaussée du 1 rue du Cap ?

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

- 1. Qu'est-il prévu pour la préservation d'espaces environnementaux préservés (Présence d'espaces verts et d'arbres historiques) ?***
- 2. Quelles sont les opérations prévues pour une bonne insertion paysagère des OA ?***
- 3. Quelles sont les mesures compensatoires pour la destruction des arbres ou végétaux pour les OA ?***

9.1.3 Sous thème 3 : Mise en œuvre des mesures compensatoires.

Observation 147 du registre électronique

Le Syndicat Marne Vive considère que la délocalisation des zones humides de Noisy vers le bois de Célie va rompre la liaison écologique avec le bois de Vincennes ce qui rendra la compensation imparfaite. Elle estime que d'autres secteurs auraient pu constituer des zones de création de milieux humides à proximité et en liaison avec le bois de Vincennes et la forêt de Notre-Dame, comme les bords de Marne par exemple.

Observation 1 du registre d'Emerainville

Demande de création d'un suivi sur les mesures d'exécution et de maintenance sur le bois de Célie.

Question posée au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

- 1. La solution évoquée par le Syndicat Marne Vive a-t-elle été étudiée par la SGP ?***
- 2. Comment seront vérifiées dans le temps la mise en œuvre effective des mesures compensatoires (garantie, dispositif) ?***

9.2 Réponses du maître d'ouvrage aux questions posées par la commission d'enquête

X. AUTRES PROBLEMATIQUES DE L'ENQUETE

L'objet de ce thème est de traiter les observations rentrant dans le champ de l'enquête publique et non rattachées à un des 9 thèmes précédents.

L'analyse des observations fait ressortir principalement deux thématiques :

- les projets connexes qui seront réalisés sur les sites des gares ;
- la concertation du public avec la SGP et l'information des services communaux.

Ce thème a recueilli 62 items thématiques dont 27 dans le registre électronique.

10.1 Analyse des observations recueillies dans les différents registres d'enquête

10.1 1 Sous-thème 1 : les projets connexes qui seront réalisés sur les sites des gares

Plusieurs communes ont exprimé des observations par rapport aux projets connexes.

C'est le cas par exemple de la commune de Saint-Maur (observation 3 du registre de Saint-Maur) qui:

- conteste la présentation du projet urbain connexe et les illustrations graphiques associées qui figurent dans le dossier.
- précise que ce projet n'en est pas à ce stade d'avancement et qu'il sera réalisé en liaison avec la commune dans le respect des règles d'urbanisme du quartier.
- rappelle qu'elle a refusé la signature d'un Contrat de Développement Territorial et réaffirme la vocation résidentielle du quartier (accompagnée d'activités et de commerces), contrairement à l'analyse des enjeux qui indique que ce quartier comprend une proportion importante d'habitations individuelle ce qui représente un fort potentiel de développement

Questions de la commission d'enquête

1) Comment va s'articuler la coopération entre les communes et la SGP par rapport aux projets connexes ?

2) Les informations fournies dans le document d'enquête ou la brochure de présentation sont-elles fiables ?

Sous-thème 2 : la gare du RER E de BRY-VILLIERS-CHAMPIGNY

Le projet prévoit la réalisation d'une gare SNCF à côté de gare SGP de Bry-Champigny-Villiers afin de permettre l'interconnexion avec le RER E. Le calendrier de réalisation de cette gare semble être décalé et les élus locaux et le public déplorent le manque d'informations à ce sujet.

Observation 5 du registre de Champigny-sur Marne

- regrette que dans le dossier d'enquête il n'y ait pas le projet de la gare SNCF qui va jouxter la gare de Bry-Villiers-Champigny de la SGP
- sollicite l'obtention d'un tracé de l'interconnexion du RER E avec la ligne 15 sur des plans cadastraux afin de pouvoir se faire une idée de l'impact de cette opération en terme d'éventuelle expropriation.
- déplore qu'aucune information n'ait été fournie sur ce projet d'interconnexion lors de la livraison en 2013 des constructions neuves du quartier, alors que les parcelles des résidents sont directement impactées.
- demande que les plans et les prises de vue figurant dans le dossier d'enquête soient mis à jour afin qu'ils traduisent au mieux la réalité de la situation pavillonnaire actuelle et non celle d'un terrain vague.

Observation 6 du registre de Champigny-sur-Marne

- regrette de ne pas avoir plus de précisions sur le projet d'interconnexion de la ligne 15 avec la ligne RER E et sur son impact sur les parcelles du quartier
- demande que sera l'impact de la circulation routière et les circulations douces autour de la gare SGP
- demande que les plans définitifs prennent en compte les évolutions urbanistiques de ces dernières années.

Délibération du Conseil Municipal de Villiers-sur-Marne du 12 novembre 2015 (observation 2 du registre de la Préfecture)

La commune déplore que la concertation que devait conduire la SNCF Réseau en avril-mai 2015 par rapport à la réalisation de la gare RER Bry-Villiers-Champigny n'ait pas été réalisée à ce jour. En effet les élus locaux avaient demandé que cette gare soit réalisée en même temps que celle de la ligne rouge 15 sud.

De plus, elle déplore que la SNCF Réseau n'a pas encore communiqué les études d'avant-projet pour la gare RER et qu'aucun financement ne soit prévue au Contrat de Plan Etat-Région ni dans la convention de financement par la SGP.

Questions de la commission d'enquête

1) La SGP a-t-elle prévu de conduire une opération de communication concertée avec SNCF Réseau afin de renseigner les élus locaux et les habitants du voisinage par rapport aux modalités et au calendrier de réalisation de ce projet ?

10.1.3 Sous thème 3 : le processus de concertation et de communication déployé par la SGP

L'Association du Quartier des Buttes de Créteil (AQBC) déplore un manque de concertation manifeste entre la SGP et les riverains du Quartier des Buttes malgré les recommandations des autorités décisionnaires.

La commune de Saint-Maur demande que la SGP présente à chaque réunion du Comité de Suivi des Travaux (COSU Travaux) l'état d'avancement du chantier et l'ensemble des données concernant la réalisation des études et des travaux sur le territoire de la commune

Question posée au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

1) Quel est le dispositif actuel et prévu par la SGP pour, d'une part, continuer à informer le public sur les modifications au fil de l'eau apportées au projet et le calendrier des opérations et d'autre part, informer les services communaux sur l'avancement des travaux ?

10.1.4 Sous-thème 4 : un cas d'expropriation tardive

Ce dernier sous-thème a été identifié car il aborde les conséquences humaines que les travaux pourront engendrer. Bien que sortant du champ de l'enquête, la commission a estimé important de se saisir de cette requête d'une habitante de Montrouge.

Une seule observation écrite sur le registre de Montrouge et également inscrite sur le registre électronique (**observation 193**) dont un extrait est mentionné ci-après.

« J'ai pris connaissance du projet de la gare en 10/2012 et me suis régulièrement exprimée au cours des 4 enquêtes ou réunions suivantes. Je constatais à chaque fois que ma maison serait mitoyenne de la gare, mais à chaque fois on me rassurait en disant "vous ne craignez rien". Coup de théâtre début 11/2014 on m'annonce par téléphone que " le projet a évolué" C'est à cette réunion de 1/2015 que nous apprendrons, consternées, qu'un réseau doit être dévié et passer exactement au milieu de notre maison".

Stupéfaction de l'architecte expert judiciaire auprès des Tribunaux, qui nous accompagnait, car dans un projet d'une telle envergure, les parcours des réseaux techniques et enterrés sont étudiés dès l'examen de la faisabilité du projet. Incompétence? Désinvolture?

Car, annoncé dès l'été 2012 (comme les expropriés sur l'emplacement de la boîte-gare) nous aurions pu acquérir un pavillon voisin. De plus, cet isolement nous empêche toute action collective.

Ce changement de projet architectural ne cesse de m'interroger: jusqu'au moins 2/2014 (rapport de l'enquête parcellaire de 12/2013 p41) l'émergence de la gare se trouvait au-dessus de la boîte-gare. Le public a été consulté avec ce projet lors des enquêtes DUP /parcellaire. Pourquoi le projet a-t-il changé?

Pourquoi notre maison? Au-delà de toutes les explications données dans le rapport d'enquête de 6/2015 p21?

Lors de l'enquête parcellaire de 5/2015 concernant notre maison (et des parkings oubliés dans l'énumération B3 p67), nous proposons un autre trajet de dévoiement du réseau, qui sera refusé... »

Questions posées au maître d'ouvrage par la commission d'enquête

1) Une expropriation tardive est en cours de procédure. Aurait-elle pu être évitée ?

2) Une autre solution est-elle envisageable ?

10.2 Réponses du maître d'ouvrage aux questions posées par la commission d'enquête