DÉPARTEMENT
DU
VAL-DE-MARNE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ – ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS

Extrait du registre des délibérations du conseil municipal

Séance du 24 mars 2016

N° 18 **Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'Eau - construction des gares"**

Télétransmission Préfecture
Nomenclature : 5.2
Numéro : 094-219400686-20160324-lmc119365-DE-1-1

Date réception : 29 mars 2016

Membres composant le Conseil Municipal	49
Membres en exercice	49
Membres présents	34
Membres excusés et représentés	10
Membres absents non représentés	5
Pour	44
Contre	0
Abstention	0
Ne prend pas part au vote	0

Le 24 mars 2016 à 19h00, les membres du Conseil Municipal se sont réunis publiquement sous la présidence de Monsieur Sylvain BERRIOS, Maire, au nombre de 34, au lieu habituel de leurs séances. Ils avaient été convoqués le 18 mars 2016.

Il a été procédé à l'élection d'un secrétaire de séance pris au sein du Conseil pour la présente séance, , ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions et les a acceptées.

Etaient présents:

M. Sylvain BERRIOS Maire
Mme Nicole CERCLEY, Mme Laurence COULON, M. André KASPI, M. Roméo DE AMORIM, Mme Dominique SOULIS, M. Pierre-Michel DELECROIX, M. Germain ROESCH, Mme Yasmine CAMARA, Mme Jacqueline VISCARDI, Maire-Adjoints
Mme Valérie FIASTRE, Mme Sabine CHABOT, M. Adrien CAILLEREZ, M. Henri PETTENI, M. Didier KOOLENN, Mme Rosa JURADO, M. Laurent DUBOIS, Mme Agnès CARPENTIER, M. Philippe CIPRIANO, M. Pierre GUILLARD, Mme Jocelyne JAHANDIER, M. Claude BAHIER, Mme Marie-Thérèse DEPICKERE, Mme Pascale LUCIANI-BOYER, M. Yannick BRUNET, M. Bernard VERNEAU, M. René GAILLARD, M. Nicolas CLODONG, Mme Marie-Laure DE FONTAINE VIVE CURTAZ, Mme Sylvie LAGARDE, M. Thierry COUSIN, Mme Elisabeth BOUFFARD-SAVARY, M. Denis LAURENT, Mme Catherine TIEVES, Conseillers Municipaux.

Etaient absents excusés et représentés:

Mme Carole DRAI qui a donné pouvoir à Mme Dominique SOULIS, Mme Hélène LERAITRE qui a donné pouvoir à M. Sylvain BERRIOS, M. Jean-Marc BRETON qui a donné pouvoir à Mme Valérie FIASTRE, M. Jean-Philippe COMBE qui a donné pouvoir à Mme Sabine CHABOT, Mme Geneviève GAUTRAND qui a donné pouvoir à M. André KASPI, Mme Agathe BONAMOUR DU TARTRE qui a donné pouvoir à M. Pierre GUILLARD, M. Jacques LEROY qui a donné pouvoir à M. Yannick BRUNET, Mme Valérie CHAZETTE qui a donné pouvoir à M. René GAILLARD, Mme Marie-Pierre GERARD qui a donné pouvoir à Mme Sylvie LAGARDE, M. Jean-Richard TESSIER qui a donné pouvoir à M. Nicolas CLODONG.

Les pouvoirs ont été délivrés aux membres du conseil municipal présents, conformément à l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, pour leur permettre de voter au nom des conseillers municipaux empêchés. Les mandats ont été remis par le porteur à Monsieur le Président .

Etaient absents non représentés :

M. Julien KOCHER, M. Cédric LAUNAY, M. Marc COHEN, Mme Nadia LECUYER, Mme Patricia RIBEIRO.

N° 18
OBJET : Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'Eau - construction des gares"

Le Conseil Municipal,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code de l'Environnement ;

VU le Code de l'Urbanisme ;

VU le Code des Transports

VU le Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique ;

VU le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques ;

VU le Décret n°2014-1607 du 24 décembre 2014 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique reliant les gares de Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs du réseau de transport public du Grand Paris (« ligne rouge 15 sud »), dans les départements des Hauts-de-Seine, de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes (notamment de Saint-Maur-des-Fossés) ;

VU l'arrêté n°2013-2946 du Préfet du Val-de-Marne, du 11 octobre 2013, organisant du 02 au 21 décembre 2013 l'enquête parcellaire du Val-de-Marne pour les emprises des gares, des sites de maintenance et des puits d'entrée de tunneliers (dans le cadre cde la réalisation du Réseau de transport public du Grand Paris, tronçon Pont-de-Sèvres / Noisy-Champs, ligne rouge 15 Sud) ;

VU l'arrêté n°2015-465 du Préfet du Val-de-Marne, du 19 février 2015, déclarant cessibles les parcelles nécessaires au projet d'aménagement du réseau de transport public du Grand Paris Ligne 15 Sud tronçon Pont-de-Sèvres / Noisy-Champs sur le territoire des communes de Cachan, Champigny-sur-Marne, Maisons-Alfort, Saint-Maur-des-Fossés, Villejuif, Villiers-sur-Marne et Vitry-sur-Seine ;

VU l'arrêté n°2015-2314 du Préfet du Val-de-Marne, du 28 juillet 2015, organisant du 09 au 30 octobre 2015 une enquête parcellaire relative aux ouvrages annexes et intergares sur les communes de Cachan, Champigny-sur-Marne, Saint-Maur-des-Fossés, Villejuif, Villiers-sur-Marne et Vitry-sur-Seine, pour la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris, ligne rouge 15 sud, tronçon Pont-de-Sèvres / Noisy-Champs ;

VU l'arrêté inter-préfectoral n°2015-2972 du 28 septembre 2015 (pris par les préfets du Val-de-marne, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne) organisant du 26 octobre au 28 novembre 2015 une enquête publique unique environnementale relative à la loi sur l'eau, à la construction des gares et à la construction du site de maintenance des infrastructures (SMI) de Vitry-sur-Seine ;

VU le dossier d'enquête publique reçu le 20 octobre 2015 ;

VU la délibération n°21 du Conseil Municipal du 26 septembre 2013 relative à l'avis de la Commune sur le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique concernant le premier tronçon reliant les gares de Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs (ligne rouge – 15 sud) dans le cadre du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;

VU la délibération n°23 du Conseil Municipal du 12 décembre 2013 relative à l'avis de la Commune dans le cadre de l'enquête parcellaire (du 02 au 21 décembre 2013) relative à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris Ligne 15 Sud et à l'autorisation donnée au Maire d'engager les négociations en vue des futures négociations nécessaires ;

N° 18
OBJET : Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'Eau - construction des gares"

VU la délibération n°33 du Conseil Municipal du 30 juin 2014 relative à l'avis de la Commune sur le Grand Paris Express Ligne 15 Sud (dossier de mise en compatibilité, rapport et conclusions de la commission d'enquête et procès-verbal de la réunion d'examen conjoint) ;

VU la délibération n°17 du Conseil Municipal du 24 septembre 2015 d'information et d'avis de la Commune sur l'enquête parcellaire relative aux emprises du tunnel et de la gare du métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) à Saint-Maur-des-Fossés ;

VU la délibération n°22 du Conseil Municipal du 19 novembre 2015 d'information et d'avis de la Commune dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale « Loi sur l'Eau, construction des gares » pour la ligne 15 sud du Métro Grand Paris Express ;

VU le courrier du Préfet du Val-de-Marne (en date du 25 janvier 2016, reçu le 27) transmettant au Maire de la Commune de Saint-Maur-des-Fossés le rapport de la commission d'enquête publique unique environnementale précitée (en date du 4 janvier 2016) pour mise à disposition du public ;

VU l'avis de la Commission Cadre de vie, urbanisme, développement durable et économique en date du 16 mars 2016,

LE CONTEXTE

La ligne 15 sud du métro souterrain (automatique) Grand Paris Express reliera Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs. Le maître d'ouvrage est la Société du Grand Paris (SGP). Les travaux ont été déclarés d'utilité publique par décret du 24 décembre 2014 et la mise en service est prévue à l'horizon 2022. Dans Saint-Maur-des-Fossés, cette ligne sera en interconnexion avec le RER A en gare de Saint-Maur-Créteil. Les travaux sur le territoire communal comporteront la construction de la gare (la plus profonde), d'un puits d'accès /secours / ventilation (rue de l'Abbaye) et du tunnel qui traversera la ville. La mise en oeuvre des travaux de construction de la Ligne 15 Sud nécessite l'obtention par la SGP de diverses autorisations délivrées après enquête publique. Il s'agit de l'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau ainsi que des autorisations requises pour les demandes de permis de construire des gares et des sites de maintenance [*].
Le projet a donné lieu à une enquête publique unique environnementale « Loi sur l'Eau – construction des gares » qui s'est déroulée du 26 octobre au 28 novembre 2015 (notamment en mairie de Saint-Maur). Lors de sa séance du 19 novembre 2015, le Conseil municipal a émis un avis détaillé sur le dossier soumis à enquête et la délibération a été annexée au registre d'enquête. La Commission d'enquête a rendu son rapport et ses conclusions le 04 janvier 2016 au Préfet du Val-de-Marne (coordonnateur de l'enquête). Les documents ont été mis en ligne sur le site internet de la préfecture le 13 janvier (et adressés au Maire de Saint-Maur-des-Fossés par courrier reçu le 27 janvier).
Compte tenu des enjeux et impacts liés au passage de ce métro souterrain sur le territoire de Saint-Maur, le Conseil municipal se saisit pour information et avis.
[*Pour mémoire, l'Autorisation Loi sur l'Eau doit encore être prise par arrêté préfectoral, le permis de construire de la gare de Saint-Maur-Créteil n'a pas encore été déposé par la Société du Grand Paris.]

LE RAPPORT, LES CONCLUSIONS ET L'AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Dans le cas d'une enquête publique « unique » mais ayant deux objets, la Commission d'enquête rend un rapport unique mais avec des conclusions et avis motivés et distincts pour chaque objet. En l'espèce, le document final (165 pages hors annexes) se présente comme suit :

N° 18
OBJET : Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'Eau - construction des gares"

- Document A : « rapport d'enquête »,
- Document B : « conclusions motivées relatives à l'autorisation sollicitée au titre de la Loi sur l'Eau »,
- Document C : « conclusions motivées relatives aux projets de construction des gares et du site de maintenance des infrastructures (SMI) de Vitry-sur-Seine »,
- Et cinq annexes (citées page 4 du Document A).

L'ensemble (à l'exception de 3 des 5 annexes) est consultable :
- sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne, rubrique « Publications », puis « AOEP » :
  http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques/LIGNE-15-sud-du-Metro-du-Grand-Paris-enquete-Loi-sur-l-eau
- et sur le site internet de la ville, rubrique « concertations et enquêtes publiques :
  http://www.saint-maur.com/METRO-GRAND-PARIS-EXPRESS-ligne-15

Les thèmes identifiés par la Commission d'enquête
Lors du dépouillement des observations, la Commission a identifié DIX thèmes à partir desquels elle a articulé son rapport (Document A). Les conclusions relatives aux projets de gares et SMI (Document C) reprennent ces dix thèmes. Dans les conclusions relatives à l'autorisation Loi sur l'Eau (Document B), les thèmes sont plus spécifiques et au nombre de six.

Thèmes du rapport et des conclusions sur le volet « construction des gares » (Docs A et C) :
1- L'objet, le déroulement et le contenu du dossier de l'enquête
2- La Loi sur l'eau
3- L'implantation des gares
4- L'accessibilité aux gares
5- La construction des ouvrages annexes [et l'impact environnemental]
6- Les impacts des travaux de réalisation de la ligne de métro
7- Les impacts de l'exploitation de la ligne de métro
8- Le tracé aux abords des gares et ouvrages annexes [ou le tracé du tunnel et les servitudes associées]
9- Les impacts environnementaux et paysagers [et les mesures compensatoires]
10- Les autres problématiques

Thèmes des conclusions sur le volet « Loi sur l'Eau » (Doc B / chapitre VI - non numérotés) :
- *Géologie (les carrières, le gypse et les argiles)*
- *Hydrogéologie*
- *Les eaux pluviales*
- *Les zones humides*
- *Les frayères*
- *La pérennité des usages*

Les conclusions et l'avis de la partie « autorisation Loi sur l'Eau »
La commission d'enquête a délivré un AVIS FAVORABLE assorti de CINQ recommandations :
- « Recommandation 1 : *[...] préconise que la SGP poursuive la recherche de la limitation des rejets d'eaux pluviales dans les réseaux collectifs* ;
- Recommandation 2 : *[...] propose que le syndicat Marne Vive, en charge de l'élaboration du SAGE Marne Confluence, soit reconnu comme un partenaire privilégié de la SGP ;*
- Recommandation 3 : *[...] suggère qu'il soit organisé au niveau de chaque commune concernée par le projet un « guichet unique Ligne rouge 15 Sud » où le public pourra s'informer sur les avancées du projet et en particulier celles qui concernent la loi sur l'eau ;*
- Recommandation 4 : *[...] propose qu'une compensation soit prévue en cas de perte de l'usage d'un puits condamné pour assurer la sécurité de la ligne 15 sud ;*
- Recommandation 5 *: [...] préconise de prévoir une synthèse par commune pour les prochaines enquêtes des différents tronçons du métro automatique. »*

N° 18
OBJET : Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'Eau - construction des gares"

Les conclusions et l'avis de la partie « construction des gares et du SMI »
La commission d'enquête a délivré un AVIS FAVORABLE assorti de SIX recommandations :

- « Recommandation 1 : *[...] demande à la SGP de formaliser le bilan Avantages / Inconvénients de la solution préconisée par les riverains de la future gare Pont-de-Sèvres de Boulogne-Billancourt.*
- Recommandation 2 : *[...] suggère à la SGP de communiquer sur les ouvrages annexes (dont les puits de sortie) et les équipements complémentaires (comme les postes de redressement) à l'occasion de réunions publiques à organiser en particulier dans les secteurs les plus sensibles du tracé (Buttes-Halage, Cachan, ...).*
- Recommandation 3 : *[...] recommande que la SGP mette en place, avec les services municipaux en charge d'accueillir et de renseigner le public, un « guichet unique Ligne rouge 15 Sud » doté de documents et de cartes actualisés au fil de l'eau.*
- Recommandation 4 : *[...] préconise à la SGP d'expliciter les procédures d'expertise (référés, constats,...) mises en oeuvre aussi bien pendant les travaux qu'en phase d'exploitation, dans une brochure à mettre à la disposition des services des mairies chargés d'accueillir et de renseigner le public.*
- Recommandation 5 : *[...] considère qu'il est nécessaire de créer une instance de coordination par gare, à l'instar des comités de pôle, réunissant les différents acteurs de la réalisation des gares et des projets connexes de manière à assurer une parfaite cohabitation des deux opérations.*
- Recommandation 6 : *[...] préconise de prévoir une synthèse ou d'un index listant les renvois vers les parties propres à chaque commune pour les prochaines enquêtes des différents tronçons de la ligne de métro. »*

LES OBSERVATIONS DE LA COMMUNE
A la lecture du rapport de la Commission d'enquête, la Commune souhaite aborder certaines réponses apportées par la Société du Grand Paris et évoquer plusieurs sujets spécifiques, notamment ceux en rapport avec les questions posées dans son avis du Conseil municipal du 19 novembre 2015.

Le détail des observations de la Commune (avec les extraits du rapport cités au complet et leur source) figure en ANNEXE jointe à la présente délibération.

En synthèse, les observations de la Commune sont les suivantes :

En préambule, sur la participation du public :
La Commune note que la Commission a fractionné certaines contributions en plusieurs « observations ». En réalité, cette enquête publique sur l'ensemble de la ligne 15 sud n'a mobilisé que 140 contributeurs environ (hors pétition). La participation est donc encore plus faible que celle annoncée dans le rapport. On ne compte que deux conseils municipaux et un maire à s'être exprimés (tous du Val-de-Marne). La Commune estime que cette absence de participation du public et des collectivités témoigne de la difficulté à appréhender les enjeux de cette enquête publique *unique* environnementale, au vu du dossier et des affiches règlementaires.

Sur la restitution et l'exploitation par la Commission d'enquête de l'avis exprimé le 19 novembre 2015 par le Conseil municipal de Saint-Maur-des-Fossés :
Dans l'ensemble, la Commission d'enquête a repris les réserves, remarques et questions formulées par la Ville de Saint-Maur. Toutefois, il subsiste des thèmes non repris (voir ci-dessous) alors qu'ils sont d'une importance majeure. La Commune déplore ces omissions car ce qui n'a pas été soumis à la SGP par la Commission n'a donc pas fait l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage. La délibération ayant aussi été transmise directement à la SGP par courrier du Maire, la Commune rappelle l'importance du comité de suivi des travaux (COSU) et la nécessité d'y obtenir les réponses de la SGP à toutes les questions posées.

N° 18
OBJET : Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'Eau - construction des gares"

Sur le choix de la procédure et le dossier soumis à enquête publique :
La Commission d'enquête *approuve* le choix de la procédure de l'enquête publique *unique*. Pourtant, elles considère que le dossier était inévitablement complexe et volumineux, sa consultation souvent difficile et qu'il a été déploré l'absence d'un focus pour chaque commune.
La Commune estime paradoxal que la Commission approuve ce choix pour cette enquête alors qu'elle relève les difficultés rencontrées par le public et formule des recommandations (n°5 du volet Loi sur l'Eau et n°6 du volet gares) pour les futures enquêtes (par exemple des synthèses ou des index de renvois par commune).
Néanmoins, la Commune constate avec satisfaction que la Commission invite la SGP à doter les services municipaux de documents actualisés au fil de l'eau. S'agissant du « *guichet unique Ligne rouge 15 Sud* » (recommandation n°3 de la Commission), la Commune est favorable à l'ouverture par la SGP, sur le site de la future gare, d'une « maison du projet » (avec des documents et plaquettes thématiques et actualisés).

Sur les projets immobiliers connexes :
La Commune constate avec satisfaction le rappel par la SGP de la procédure d'élaboration, à savoir que : *« [...] les projets immobiliers connexes seront réalisés en application des dispositions réglementaires des plans locaux d'urbanisme (PLU) en vigueur, et les permis de construire de ces projets immobiliers seront instruits et délivrés par les collectivités en conformité avec leurs PLU. »* La Commune approuve la suggestion de la Commission d'enquête, à savoir « *que toute communication sur ces projets connexes soit réalisée de manière concertée avec les collectivités locales afin d'afficher des données cohérentes avec les politiques locales d'aménagement et de développement urbain ».*
S'agissant de « *créer une instance de coordination par gare* » (recommandation n°5 de la Commission pour le volet gares), la Commune estime qu'elle vise plutôt les villes concernées par des projets de grande ampleur inscrits dans un Contrat de Développement Territorial avec partenaires extérieurs. A Saint-Maur, les réflexions sur le projet connexe sont amorcées par le maître d'ouvrage de la gare, la Société du Grand Paris, en relation avec la Ville qui veillera à maîtriser l'emprise, le programme et l'insertion architecturale et paysagère du projet.

Sur la compatibilité du projet avec certains plans et schémas :
Pour la Commission d'enquête, le projet apparaît compatible avec les PPRI (Plans de Prévention des Risques d'Inondation) et avec le SDAGE 2016-2021 (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) du bassin Seine-Normandie.
La Commune constate pourtant qu'il subsiste dans le rapport d'enquête une confusion sur la liste des gares situées en zone inondable (au titre des PPRI).
Concernant le SAGE Marne Confluence en cours d'élaboration (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux), « *la commission recommande à la SGP de reconnaître le Syndicat* [Marne Vive] *comme un partenaire privilégié en établissant des relations régulières* ». La Commune note avec satisfaction que cette recommandation (n°2 du volet Loi sur l'Eau) reconnaît la compétence du Syndicat et sa connaissance du sujet. La Commune propose au Syndicat de débattre de cette recommandation lors d'un comité syndical.

Sur la gestion des eaux, de manière globale :
Dans la présentation des enjeux environnementaux, on peut lire que *« La gestion des eaux (nappes souterraines, eaux pluviales) constitue un point faible du projet eu égard aux objectifs fixés par la loi sur l'eau. Les atteindre engendrerait des coûts démesurés liés aux difficultés techniques à surmonter. Face à ce constat d'impuissance, la SGP mettra tout en oeuvre pour minimiser les risques induits. »*

N° 18
OBJET : Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'Eau - construction des gares"

La Commune estime que les objectifs de la Loi sur l'Eau en matière de gestion des eaux (tant pluviales que souterraines) ne peuvent être écartés pour des motifs uniquement financiers, eu égard à l'importance du projet en milieu urbain construit et densément peuplé.

Sur les nappes souterraines (effet barrage, eaux d'épuisement - rejets de pompage) :
>S'agissant de l'effet barrage, la Commune constate que, pour la Commission d'enquête, les données de la SGP sont « *toujours aussi peu compréhensibles* » mais c'est un « *problème de forme* » lié à la « *présentation d'une problématique peu évidente pour un public non expert* ».
Néanmoins, la Commission note que « *des mesures de suivi sont prévues autour de chaque gare afin de surveiller l'absence d'effet barrage* » *et estime* « *nécessaire de compléter les connaissances de terrain afin de préserver le niveau des nappes et leur écoulement* ».
Sur le fond, la Commune prend acte que, pour la SGP, « *Le tunnel et les gares en phase d'exploitation ne perturberont pas les écoulements souterrains dans le secteur de Saint-Maur-Créteil et plus précisément celui des Buttes-Halage* ».
>S'agissant de la gestion des eaux d'épuisement - rejets de pompage, la Commune constate que les réponses sont un rappel des choix faits par la SGP pour réduire les impacts, à savoir : privilégier les rejets des eaux de pompage dans les réseaux d'eaux pluviales, utiliser des tunneliers, construire les boîtes des gares et les puits des ouvrages annexes selon la méthode dite des « parois moulées », mettre en place des campagnes de mesures et des dispositifs de suivi (piézomètres).

Sur les eaux pluviales :
Pour la Commission d'enquête, « *Le rejet des eaux pluviales dans les réseaux collectifs est la solution la plus largement retenue en raison des contraintes du sous-sol* », « *[...] aussi bien en phase chantier que pour l'exploitation de la ligne de métro,* [elle] *repose principalement sur un rejet régulé [...] afin de respecter le débit de fuite admissible et les teneurs en MES* [matières en suspension] *et Hydrocarbures.* » *[...]* « *il est déjà prévu des dispositifs de limitation du rejet [...], mais [...] il faut tendre vers plus de collecte et recyclage de ces eaux au niveau de chaque gare.* » La Commune constate avec satisfaction que la Commission a fait de la limitation des rejets d'eaux pluviales sa recommandation n°1 du volet Loi sur l'Eau.
Dans l'exposé par la SGP de sa démarche d'ensemble, la Commune relève quelques précisions concernant l'ouvrage annexe (impasse de l'Abbaye) : « [...] *aucun ouvrage de gestion des eaux n'est nécessaire en phase exploitation [...]. Concernant la phase chantier, l'ouvrage de gestion des eaux pluviales sera mis en oeuvre au sein de l'emprise chantier SGP, [...].* »
S'agissant des « *mesures de rétention à la source* », la Commune prend acte qu'en raison de l'implantation des gares « *au niveau de centres urbains denses* », « *seuls certains ouvrages du projet bénéficieront d'une démarche de gestion à la source [...]* ». La Commune constate que la gare de Saint-Maur-Créteil ne fait pas partie des trois gares où des « *dispositifs de réutilisation des eaux pluviales* » sont envisagés. De même, une gare disposera de toitures végétalisées mais ce ne sera pas Saint-Maur (probablement en raison du choix par la SGP d'une architecture en verrière et d'un projet connexe sans surplomb). Ces sujets pourront être réévoqués lors de la réception du dossier de permis de construire de la gare (prévue au 2è trimestre 2016).

Sur la pérennité de certains usages (puits et captages) :
Durant l'enquête, des intervenants (dont 1 à Saint-Maur) ont signalé l'existence de puits, dans ou à proximité de l'emprise tunnel, craignant d'en perdre l'usage ou de subir des pollutions.

N° 18
OBJET : Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'Eau - construction des gares"

La SGP a répondu qu'un inventaire a été réalisé, que « *pour des ouvrages situés en dehors de l'emprise du tunnelier, l'impact est quasi nul* » et qu'il est toujours possible de déclarer les puits sur leur site internet. La Commission d'enquête préconise « *un inventaire exhaustif* » (mais « *pour les secteurs où il est prévu un rabattement de nappes* ») et une « compensation » (si un puits est condamné). La Commune estime que cet inventaire exhaustif s'impose, notamment à Saint-Maur, et qu'il convient d'évoquer ce sujet en comité de suivi des travaux (COSU) afin de connaître les puits déjà identifiés, de sensibiliser les riverains situés dans l'emprise tunnel et à proximité pour qu'ils se manifestent et d'en savoir plus sur les mesures préventives et compensatoires mises en place par la SGP. La Commune constate avec satisfaction que la Commission a fait de cette compensation sa recommandation n°4 du volet Loi sur l'Eau.

Sur le risque d'inondation :
« *La Commission constate que le risque inondation est bien pris en compte.* »
La Commune rappelle qu'il subsiste une confusion dans le rapport d'enquête concernant la liste des 4 gares situées en zone inondable (soumises à un PPRI). Ce n'est pas la gare de Saint-Maur-Créteil, c'est la gare de Créteil-l'Échat qui se situe en zone inondable (PPRI).
La Commune demandera à la SGP de préciser définitivement ce point car la construction en zone inondable impose des mesures de compensation qui peuvent avoir un impact sur les projets immobiliers connexes et les parkings souterrains. Or, la gare de Saint-Maur-Créteil n'est pas en zone inondable au titre du PPRI mais le dossier d'enquête précise qu'elle est en zone dite de « crue extrême » selon la nouvelle cartographie du Territoire à Risques Importants d'Inondation (TRI) de la Métropole francilienne.

Sur le bassin de compensation lié à l'ouvrage annexe (rue de l'Abbaye) :
Il s'agit d'un bassin de 195 m^3 compensant la construction du puits d'accès – secours – ventilation en zone inondable. La Commission note que la SGP n'a toujours pas répondu à la question de la Ville de Saint-Maur « *sur la localisation du bassin et ses éventuels impacts* ».
La Commune demeure dans l'attente d'éléments précis.

Sur les carrières et les argiles :
La Commune constate que les questions de la Ville de Saint-Maur n'ont pas été posées. La Commission a relayé celles des habitants de Créteil.
A partir de la réponse de la SGP sur les carrières de Créteil (poursuite des investigations, intervention pour sécuriser chaque site de carrières par des mesures adaptées, réunions publiques d'information), la Commission d'enquête a extrapolé une conclusion qui semble applicable à tous les tronçons sous carrières. La Commune demandera à la SGP si ce dispositif concerne aussi Saint-Maur.
A l'occasion de sa réponse sur les argiles, la SGP a rappelé que « *La gare de Saint-Maur-Créteil a été approfondie dans la craie, car les méthodes utilisées pour une gare ne sont pas les mêmes que pour le tunnel, l'ouverture de grandes sections dans ces terrains à des profondeurs relativement faibles en méthodes traditionnelle engendraient des risques tels, qu'un approfondissement de la gare dans la craie en méthode mixte (puits pour la partie centrale et méthode traditionnelle pour les tympans) a été jugé nécessaire.* »
S'agissant du tunnel, la Commune demeure dans l'attente de savoir s'il est situé en totalité *sous* les argiles plastiques dans le territoire saint-maurien.

Sur les incidences du sous-sol et l'implantation de la gare de Saint-Maur-Créteil :
La Commune prend acte de ce rappel : « *La gare de Saint-Maur Créteil a été approfondie (quai à 52 m de profondeur pour 28 m lors de la phase de DUP) dans la craie du fait de la géologie particulière du site, en effet sur la commune de Saint-Maur des Fossés, les Argiles*

N° 18
OBJET : Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'Eau - construction des gares"

Plastiques se situent juste sous les Alluvions de la Marne, cette formation est traditionnellement une formation profonde (base de la stratigraphie du Bassin Parisien). Cette position haute dans la série (du fait d'une érosion mécanique par la Marne) a entraîné une décompression de ces Argiles Plastiques. L'approfondissement de la gare permet de mieux répondre à l'impératif de prévention de tout risque de désordres éventuels. »

Sur l'intermodalité et l'accessibilité des gares :
La Commune constate que la Commission s'en remet à l'exposé de la SGP sur la démarche de concertation avec les villes au sein des « *comités de pilotage des gares* » et des « *comités de pôle par gare* ». Concernant la gare de Saint-Maur-Créteil, le « *schéma avec des flèches représentant les flux* », demandé par la Ville, ne figure pas.
Pour mémoire, la Commune est effectivement partie prenante du comité de pilotage (dont le dernier a eu lieu en février 2015) et du comité technique. Le lancement d'une étude de pôle a également été acté, en vue de la constitution ultérieure d'un comité de pôle.

Sur le stationnement aux abords des gares :
La Commission d'enquête *« prend acte, qu'en ce qui concerne la gare de Saint Maur, la SGP s'est engagée à reconstituer une capacité de stationnement public équivalente à l'existant ».* En l'occurrence, il s'agit de 374 places publiques.
La Commune constate que la SGP est moins assurée quand elle expose la mise en œuvre de cet engagement. Il était déjà connu que « *Pendant les travaux, [...] il n'est pas possible de reconstituer à proximité immédiate la totalité des places [...]. Après la mise en service de la gare, [...] il ne sera pas possible de reconstituer la totalité des places impactées.* » En revanche, la Commune s'étonne que la capacité du parking définitif soit « *d'environ 200 places* » alors qu'il avait été question de « *260 places* » lors du 5ème comité de pilotage de la gare (en février 2015). Et il est impératif d'avoir l'assurance que ces places sont bien des places publiques.
La Commune rappelle son exigence première : « *La Société du Grand Paris doit restituer à la Commune une capacité de stationnement public au moins équivalente à l'existant, en phase chantier et à terme.* » Par ailleurs, les recherches d'implantations provisoires ou complémentaires doivent être effectuées par la SGP dans un rayon de 500 m et non d'1 Km.

Sur la sûreté des gares (sécurité et prévention des menaces)
Des questions ayant été posées durant l'enquête, la SGP a répondu notamment que *« [...] la démarche choisie est la prise en compte dès la conception de l'ensemble des mesures qui visent à empêcher le passage à l'acte délinquant. [...] Pour les maîtres d'oeuvre, cela se traduit par un document rédigé en interne, qui s'impose à eux lors de chaque étape du projet « Le guide d'application des dispositions de sûreté des ouvrages du GPE » [...]. Une collaboration régulière avec l'Etat mais aussi les exploitants actuels, les collectivités locales dont le STIF et des experts de chaque domaine permet de vérifier la pertinence des solutions de sécurité retenues. [...] Les gares sont soumises à l'obligation réglementaire de rédaction d'Études de Sûreté et de Sécurité Publique (ESSP). [...] Les dispositifs de sûreté s'appliquent de manière adaptée tout en conservant l'homogénéité nécessaire à un réseau, [...]. La vidéo protection se conçoit comme un système intégré, qui accompagne l'usager de son entrée à sa sortie du GPE, y compris dans les rames, sous l'attention continue du PC de Sûreté de la ligne considérée. [...] Un local spécifique est positionné dans toutes les gares du GPE à la disposition des forces de l'ordre. Enfin, nombre de dispositifs sont mis en oeuvre sans que leurs détails ne puissent être communiqués au grand public, [...] ».*

N° 18
OBJET : Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'Eau - construction des gares"

La Commune relève que la « *collaboration régulière* » avec les collectivités locales est l'un des éléments de la démarche de la SGP. La commune sera donc très attentive aux mesures que prendra la SGP pour garantir ce partenariat et prévenir l'insécurité.
Déjà dotée de quatre gares RER, la Ville est sensibilisée à la question des flux de population qu'elles génèrent par nature. L'arrivée d'une nouvelle gare du métro, en interconnexion avec le RER, est une donnée à appréhender très en amont par les instances locales de sécurité. A cette occasion, la Commune rappelle sa détermination à mettre en œuvre les dispositifs nécessaires pour assurer la tranquillité des Saint-Mauriens et renforcer la sécurité de l'espace public. La police municipale et la vidéo-protection ont été développées à cet effet. Pour affermir la politique locale de sécurité et de prévention de la délinquance, la Ville signera le 31 mars sa stratégie territoriale qui comporte un volet tranquillité publique (notamment pour sécuriser les espaces publics dont les abords des gares et des parvis). La Commune ayant réactivé le Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (CLSPD), il sera invité à se saisir du projet de gare du Grand Paris Express.

Sur l'implantation des ouvrages annexes et du poste de redressement :
La Commune constate avec satisfaction que la Commission d'enquête a fait de l'information sur les ouvrages annexes et équipements techniques sa recommandation n°2 du volet gares.

S'agissant de l'ouvrage annexe, la Commune rappelle qu'à Saint-Maur il sera situé dans une propriété privée (et pour partie sous le domaine public, rue de l'Abbaye). C'est un puits d'accès – secours – ventilation – désenfumage – décompression, avec deux rameaux rejoignant le tunnel. Les informations dont dispose la Commune sur cet aménagement sont loin d'être détaillées et actualisées. La Commune note avec satisfaction que « *La commission d'enquête considère que les ouvrages annexes doivent faire l'objet d'une information complémentaire de la part de la SGP* » et qu'elle suggère d'associer « *les représentants des résidents des quartiers d'implantation* ».
Sur le plan technique, la SGP a évoqué dans sa réponse la « *distance minimale entre un ouvrage annexe et un bâtiment d'habitation [...]* » et « *la mise en place de filtres pour réduire les niveaux de bruit.* » *[...]* « *Dans les cas où l'ouvrage annexe présente une émergence, son étude est confiée à un architecte, [...] Les études techniques sont également menées pour minimiser les impacts en termes de bruit, de vibration, de ventilation du tunnel.* »
La Commission déclare avoir « *compris qu'il n'y aurait pas de distance minimale si la façade n'était pas ouvrante, ce qui pourrait poser problème dans certains cas. Elle préconise donc la réalisation d'une étude au cas par cas.* » La Commune s'associe à cette préconisation et rappelle qu'elle a demandé une modélisation du bruit généré par l'ouvrage annexe de la rue de l'Abbaye (en raison de sa proximité avec des habitations, un établissement accueillant des personnes handicapées et une résidence pour personnes âgées).

S'agissant du poste de redressement, la Commune a estimé dans son avis 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).* »
La Commune constate que la réponse de la SGP dans le rapport de la commission se limite à l'emplacement du poste de redressement, ce qui est insuffisant mais permet au moins de lever le doute sur ce point. Il sera donc situé à Champigny (rue Roger Salengro) et pas à Saint-Maur (initialement rue d'Alsace-Lorraine puis dans l'emprise gare).

Sur l'évacuation et la gestion des déblais :

N° 18
OBJET : Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'Eau - construction des gares"

La Commune constate que la réponse de la SGP est un exposé de sa méthodologie et des orientations de son Schéma Directeur d'Évacuation des Déblais (SDED) élaboré pour tous les travaux du réseau de transport du Grand Paris. Puis, sur le plan local, la SGP déclare que « *les solutions de report modal vers le transport fluvial ou ferroviaire ont été examinées site par site* ». Ainsi, par rapport à la zone de triage de Villeneuve-Saint-Georges, « *Le site du port autonome de Paris sur Bonneuil sur Marne est préféré. Il offre les mêmes possibilités de fonction ferroviaire et permet de faire du fluvial en plus.* »
La Commune relève qu'aucune mention n'est faite de l'usage possible du port de Saint-Maur pour évacuer les déblais de la gare de Saint-Maur-Créteil (alors que la ville y serait favorable pour éviter ou limiter les déplacements de camions vers l'A4 dans un quartier fréquenté par de nombreux élèves). De même, l'usage de l'embranchement saint-maurien de la voie ferrée de Grande Ceinture (pour évacuer les déblais du puits de sortie de Bry-Villiers-Champigny) n'est pas infirmé ou confirmé (alors que la Ville s'interroge sur le risque d'accentuation des nuisances sonores dans les quartiers concernés).
La Commission estime dans ses conclusions que certains points sont encore en cours de finalisation (comme les modes de transport pour l'évacuation) ou à l'état de principes (comme l'économie circulaire pour la valorisation). Elle considère néanmoins que l'existence d'un SDED est de nature à permettre des solutions alternatives mais aurait souhaité des éléments détaillés (« *plans de gestion des sites* », « *modalités pratiques de tri et d'évacuation* », etc).

Sur les nuisances et dommages en phase travaux (vibrations, bruit, horaires de chantier, sécurité des déplacements et maintien des accès) :

- Dans son exposé concernant les vibrations et le bruit :
  - S'agissant des seuils en matière de vibrations, la SGP déclare qu'il n'y a que des « *recommandations* ». La SGP a donc retenu une « *valeur guide* » issue d'une circulaire sur les impacts vibratoires générés par les ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement).
    La Commune souhaite des données affinées afin de savoir si les seuils seront modulés selon la nature de la zone (sol et sous-sol) et/ou son occupation. En effet, les seuils annoncés pour la phase exploitation sont modulés et nettement inférieurs.
  - S'agissant des seuils de bruit, la SGP déclare que « *la réglementation en vigueur ne fixe pas de seuils limites à respecter* » mais lui impose d'élaborer un « *dossier de bruit de chantier* » qui sera transmis aux préfets et aux maires ; le préfet pourra prendre des mesures particulières par arrêté. La Commune fait observer que des niveaux sonores « *indicatifs* » prévisibles ont déjà été annoncés dans le dossier d'enquête. La Commune sera très attentive aux mesures prises pour limiter les nuisances sonores et rappelle que l'impact de la démolition de l'immeuble de bureaux sur le parvis est une donnée qui n'a pas été prise en compte dans le dossier d'enquête.
  - Concernant à la fois les vibrations et le bruit, la SGP fait aussi état d'une réflexion en cours « *basée sur des retours d'expérience* ».
    - Pour les vibrations, « *[...] la technique du tunnelier [...] permet la construction du tunnel en grande profondeur, et limite de fait les nuisances en surface. Les retours d'expérience de ce type d'équipement montrent que les habitants ne ressentent pas de vibrations. Dans certains cas ponctuels, où la géologie présente des spécificités ou lorsque le tunnel est plus proche de la surface, il sera possible de ressentir au niveau du sol, de faibles vibrations. [...] entre 2 et 3 jours pour un bâtiment donné.* »

- Pour le bruit, ce retour d'expériences conduit la SGP à élaborer une stratégie comportant notamment : *« [...] des mesures préventives et correctives »* reposant sur des *« études complémentaires (ex : modélisation) »* et sur *« un suivi continu des nuisances sonores adapté au contexte de chaque site ».*

La Commune constate que le sujet (vibrations et bruit en phase travaux) nécessite des précisions site par site afin de confirmer, affiner ou compléter les données du dossier d'enquête.

- Dans son exposé sur les horaires de chantier, la SGP présente surtout sa méthodologie générale (comités de suivi des travaux, réunions publiques, agents de proximité, outils de communication). *« Concernant les horaires de chantier, en fonction des contraintes de chantier, des types d'ouvrages et de la sensibilité de chaque site, ils seront adaptés en partenariat avec les collectivités, avec un objectif d'acceptabilité. »*
  La Commune rappelle qu'elle a demandé pour les travaux de la gare et de l'ouvrage annexe « *une amplitude horaire inférieure en semaine (7h-19h au lieu de 6h-22h et pas de travaux le samedi)* » compte tenu de la proximité des habitations.

- Dans son exposé sur la sécurité des déplacements, la SGP expose les impacts des emprises chantier sur les cheminements et le stationnement ainsi que sa méthodologie générale d'accompagnement (agents de proximité, éclairage, signalétique, information, etc). La Commune note que *« La Société du Grand Paris s'engage à assurer l'accès permanent aux habitations, aux commerces, aux emplois et aux lieux publics ».*

Sur les impacts vibratoires et sonores en phase exploitation :

- S'agissant des vibrations et des bruits solidiens, la SGP a rappelé qu'*« En l'absence de seuils réglementaires applicables, des valeurs cibles ont été définies par* [le] *décret du 24 décembre 2014 déclarant d'utilité publique les travaux [...] »* La démarche de la SGP repose sur des modélisations (une cinquantaine de sites), des dispositifs antivibratoires (« *a minima, un équipement de base* »), et des mesures pour vérifier les résultats des modélisations. Ces mesures se dérouleront en plusieurs phases : d'abord « *[...] au niveau du tunnel vide avant la pose des équipements »,* puis *« [...] avant la mise en service commerciale de la ligne »,* puis *« pendant le début de la phase d'exploitation ».* [Elles] *« seront réalisées par des bureaux d'études spécialisés ». [...]* Les méthodologies, le déroulement et les résultats *« seront étudiés, et validés par un organisme spécifique dit de second regard qui assurera un rôle de contre-expert » [...] « Il s'agit du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) ».*
  « Dans le cas où des dépassements seraient identifiés [...], une démarche d'analyse sera mise en oeuvre pour comprendre les causes des effets observés ». La SGP examinera ensuite les solutions techniques possibles et agira sur le dispositif antivibratoire du métro ou sur les planchers des constructions ou sur le sol (grâce à des filtres) ou sur le réseau de canalisations.

  La Commune rappelle qu'aucun site saint-maurien ne figurait dans les sites modélisés pour le dossier d'enquête et que la liste des sites à modéliser plus tard n'était pas indiquée.
  La Commune demande à bénéficier d'une modélisation sur plusieurs sites (en particulier sur les tronçons moins profonds du tracé et/ou en secteurs de carrières et/ou à proximité d'habitations ou d'activités sensibles).
  Par rapport au dossier d'enquête, la Commune reste dans l'attente d'éléments sur l'effet atténuant de la profondeur du tunnel à Saint-Maur et sur le caractère « *a priori négligeable* »

du risque sur la partie du tracé au nord de la gare et « *a priori acceptable* » sur la partie du tracé au sud de la gare.

S'agissant des impacts sonores des gares et des ouvrages annexes, la SGP rappelle que le décret qui fixe les valeurs limites ne s'applique pas aux infrastructures de transport et aux ICPE. Mais la SGP déclare que « *l'objectif est de viser le respect de ces valeurs limites pour tous les équipements techniques nécessaires au fonctionnement des gares et ouvrages annexes. L'impact [...] a donc été généralement considéré comme négligeable lorsque la distance avec les riverains les plus proches est suffisante pour que le bruit généré ne puisse être perceptible (<1dB) et comme faible lorsque des riverains sont présents dans la zone d'influence potentielle et que différentes mesures d'atténuation seront mises en place afin de limiter les émergences* ». La SGP cite ensuite les « *dispositifs d'absorption phonique* » implantables dans les installations de ventilation « *pour réduire le bruit s'échappant des grilles en surface* » et « *les mesures de bruit* [qui] *seront effectués avant la mise en service* ».

La Commune rappelle sa demande de précisions quant à l'impact de la démolition de l'immeuble de bureaux sur le parvis de la gare et sa demande de modélisation du bruit autour de l'ouvrage annexe. Par ailleurs, les conclusions générales de la SGP ne sont pas vraiment analysables par la Commune puisque l'emplacement des équipements techniques de la gare n'était pas indiqué dans le dossier d'enquête et n'est toujours pas connu.

Sur les servitudes associées au tunnel :

- La réponse détaillée de la SGP précise la source et la nature des obligations qui pèseront sur les propriétaires voulant engager des travaux sur leur parcelle.
  Ainsi, *« Seuls les propriétaires de parcelles dont les tréfonds sont acquis par la société du Grand Paris sont concernés par : Une servitude conventionnelle [...] clause qui est inscrite dans la promesse de vente des tréfonds [...], Une servitude légale lorsque seront construits, achevés et mis en exploitation les ouvrages souterrains [...]. »*

  Dans son appréciation, la Commission estime notamment qu'il « *est essentiel que les propriétaires en soient avertis* ». C'est pourquoi, la Commune précise que la SGP a saisi la Ville aux fins de veiller à ce que les autorisations d'urbanisme demandées sur le linéaire de l'emprise tunnel soient étudiées en tenant compte de cette contrainte quitte à surseoir à statuer. Le code de l'urbanisme le permet pour des terrains compris dans une opération déclarée d'utilité publique. Le service municipal de l'urbanisme a été sensibilisé à cet effet.

- Par ailleurs, la Commune constate que la Commission a ajouté ceci dans son appréciation : *« La SGP pourrait demander la mise en oeuvre du décret du 2 décembre 2015 [...] afin d'établir une servitude d'utilité publique des tréfonds n'imposant pas leur achat. La SGP ne compte pas le demander pour la ligne 15 Sud et souhaite procéder à l'achat des tréfonds sur l'ensemble de la ligne. »* La Commune prend note de cette position de la SGP (et rappelle qu'à Saint-Maur l'enquête parcellaire tunnel a déjà eu lieu, précisément pour l'acquisition des tréfonds par la SGP).

Sur les procédures de constats préalables du bâti (avant travaux) :
La Commune observe que ce sujet a fait l'objet d'une réponse détaillée de la SGP qui sera très utile. La Commission a recommandé à la SGP « *que ces procédures [...] soient explicitées dans une brochure à mettre à disposition des services des mairies* [...] ».
En synthèse, la SGP « *distingue trois cas de figure :*

N° 18
OBJET : Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'Eau - construction des gares"

1) Pour tous les biens immobiliers situés au droit du tunnel et concernés [...] par l'acquisition par la SGP d'un volume en tréfonds, la SGP s'engage à réaliser un constat contradictoire amiable de l'état du bâti, [...].
2) Pour les biens immobiliers situés en mitoyenneté de démolitions ou d'affouillements ou de travaux de génie civil [...] le constat contradictoire sera mené dans le cadre d'une procédure en référé constat engagée par la SGP devant le tribunal administratif compétent [...].
3) Pour les biens immobiliers pour lesquels la poursuite des études de diagnostic révèleront une sensibilité particulière, [...] la SGP saisira plutôt le tribunal d'une requête en référé expertise [...].
Si un même immeuble est concerné par plusieurs de ces cas, c'est le cas le plus contraignant qui s'appliquera [...]. Lorsqu'un riverain n'est concerné par aucun de ces trois cas, il peut saisir la SGP d'une demande motivée de constat préalable. Il peut également saisir directement le juge des référés qui statuera sur sa demande. »

La Commune demandera à la SGP des précisions sur ces dispositifs. Ainsi, quel est le périmètre d'application du troisième ? Est-ce que le second concerne aussi les propriétés mitoyennes des parcelles impactées par le passage du tunnel en sous-sol ? La Commune rappelle, en effet, qu'elle a demandé pour son patrimoine historique, notamment les vestiges de l'Abbaye, un constat préalable de leur état, un suivi en phase travaux, voire leur consolidation préalable.

Sur les procédures de constats en phase travaux et en phase exploitation :
La Commune constate avec satisfaction que la Commission d'enquête a fait de l'information sur ces procédures sa recommandation n°4 du volet gares.
La Commune observe que ce sujet a fait l'objet d'une réponse* de la SGP beaucoup moins détaillée que pour les constats préalables. Dans ses conclusions, la Commission d'enquête « *insiste sur la nécessité de définir une procédure pour la gestion des éventuels dommages ou nuisances générés pendant la phase d'exploitation* » et recommande à la SGP « *que ces procédures [...] soient explicitées dans une brochure à mettre à la disposition des services des mairies* [...] *et sur le site internet de la SGP* ».
* Pour mémoire, la réponse de la SGP (qui peut être utile aux riverains même si elle est encore incomplète) est, en synthèse, la suivante : *« [...] durant les travaux, les riverains pourront faire valoir les nuisances ou dégradations sur leur bâti dans la mesure où ils établiront que les travaux de réalisation du projet sont la cause directe de ces dommages. Ils pourront aussi faire valoir de tels préjudices s'ils résultent de manière directe et certaine de l'existence ou du fonctionnement de l'ouvrage une fois construit. Il n'y a pas de limitation dans le temps de cette responsabilité. [...] la politique de la SGP est de privilégier la voie amiable, comme en témoigne la création actuellement d'une commission d'indemnisation des commerçants [...] »*

Sur les recommandations formulées par la Commission d'enquête (cinq dans le volet Loi sur l'Eau et six dans le volet construction des gares) :
Les recommandations sur un aspect général du projet ou sur des sujets pouvant s'appliquer aux travaux sur Saint-maur ou bénéficier aux riverains saint-mauriens ont été abordées ci-dessus dans la thématique correspondante.

Sur proposition de Monsieur le Maire,

Après examen et délibéré :

N° 18
OBJET : Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'Eau - construction des gares"

Constate que, dans le cadre de l'enquête publique *unique* environnementale organisée du 26 octobre au 28 novembre 2015, pour la réalisation de la ligne 15 sud du métro Grand Paris Express, la Commission d'enquête a rendu son rapport le 4 janvier 2016 et émis un avis favorable (avec cinq recommandations) pour la partie « Loi sur l'Eau » et un avis favorable (avec six recommandations) pour la partie « construction des gares et du site de maintenance des infrastructures de Vitry-sur-Seine » ;

Émet sur le rapport, les deux conclusions et les deux avis de la Commission d'enquête les observations détaillées figurant en ANNEXE ci-jointe et reprises en substance dans l'exposé des motifs ci-dessus ;

Déplore que la Commission d'enquête « approuve » le choix d'une enquête publique *unique* environnementale alors qu'elle constate les difficultés rencontrées par le public pour s'approprier les documents et qu'elle recommande de nombreuses améliorations pour les futures enquêtes publiques du même type pour le reste du réseau ;

Observe que, dans l'ensemble, la Commission d'enquête s'est attachée à reprendre les réserves, remarques et questions formulées par la Ville de Saint-Maur-des-Fossés dans l'exposé des motifs de sa délibération du 19 novembre 2015, comme l'avait souhaité le Conseil municipal ;

Regrette néanmoins que certaines remarques et questions de la Ville de Saint-Maur n'aient pas été reprises dans le recueil de synthèse des observations, ni dans les questions posées au maître d'ouvrage (la Société du Grand Paris), privant de fait la Commune des réponses spécifiques de la SGP (avec focus saint-maurien sur ces thèmes) ;

Prend note des réponses apportées par la SGP sur certains sujets particuliers (servitudes associées au tunnel, procédures de constats, sûreté des gares) tout en constatant que, sur la plupart des thématiques générales, les réponses de la SGP sont majoritairement des reprises du dossier d'enquête et un rappel de sa démarche globale ;

Rappelle que la Commune attend de connaître, notamment :
- la distance séparant le tunnel d'avec les argiles plastiques et les carrières dans le tronçon saint-maurien,
- l'emplacement des équipements techniques de la gare et celui du bassin de compensation de 195 m^3 de l'ouvrage annexe (rue de l'Abbaye),
- les études détaillées et modélisations de vibrations et de bruit en phase travaux et en phase exploitation pour la gare (incluant l'impact de la démolition de l'immeuble de bureaux sur le parvis), l'ouvrage annexe et le tunnel,
- les modalités précises d'évacuation des déblais dans Saint-Maur, considérant que la voie fluviale (pour les déblais de la gare saint-maurienne) est souhaitable alors que la voie ferroviaire (par la ligne de Grande Ceinture pour les déblais du puits de sortie de Bry-Villiers-Champigny) risquerait d'engendrer de nouvelles nuisances sonores dans les quartiers saint-mauriens concernés,
- les horaires de chantier adaptés au voisinage immédiat de la gare et de l'ouvrage annexe (à savoir, 7h-19h au lieu de 6h-22h et pas de travaux le samedi),
- les modalités de restitution d'une capacité de stationnement public identique, à proximité immédiate de la gare, en phase chantier et en phase exploitation ;

Demande que, lors du comité de suivi des travaux [« COSU »] qui a été constitué pour Saint-Maur, la Société du Grand Paris apporte les réponses à l'ensemble des questions posées par la Commune de Saint-Maur ;

N° 18
OBJET : Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'Eau - construction des gares"

Demande, au vu de la faible prise en compte écologique de la gestion des eaux (souterraines et pluviales) par le maître d'ouvrage, que la Société du Grand Paris fasse preuve d'une haute exigence environnementale pour éviter, réduire ou compenser les impacts de son projet **et sollicite** le Syndicat mixte Marne Vive pour accompagner la Ville dans le suivi de ces questions ;

Approuve celles des recommandations de la Commission d'enquête qui tendent vers une meilleure information (locale et actualisée) des riverains et des collectivités concernés, à savoir : création de synthèses ou d'index par commune dans les dossiers des futures enquêtes, édition de brochures sur les procédures de constat et d'expertise (préalables, en phase travaux et en phase exploitation), information sur les ouvrages annexes et les équipements techniques, communication préalablement concertée avec les villes au sujet des projets immobiliers connexes ;

Autorise le Maire à s'inscrire dans les procédures de constats de l'état du bâti (préalables et en phase travaux) pour les édifices communaux qui seraient concernés par le dispositif mis en place par le maître d'ouvrage (notamment, le cas échéant, les vestiges de l'Abbaye) ;

Dit que la présente délibération sera adressée à la Société du Grand Paris ;

Dit que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet du Val-de-Marne.

Fait et délibéré en séance le 24 mars 2016, les membres présents ayant signé la liste d'émargement.

Certification exécutoire

Certifié Exécutoire par le Maire
Compte tenu de la réception en Préfecture
le 29 mars 2016
et de l'affichage le 29 mars 2016
Le Directeur Général des Services

Frédéric ERZEN

LE DÉPUTÉ-MAIRE,

MAIRIE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS (Val de Marne)

Sylvain BERRIOS

La présente délibération peut faire l'objet:
- d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de MELUN, 43, rue du Général de Gaulle Case postale n° 8630 - 77008 Melun Cedex - Téléphone : 01 60 56 66 30 - Télécopie : 01 60 56 66 10, dans un délai maximal de deux mois, à compter de la notification de la présente, conformément aux articles R.421-1 et R421-2 du Code de justice administrative ;
- d'un recours gracieux formulé auprès de Monsieur le Maire – Hôtel de Ville – Place Charles de Gaulle – 94107 Saint-Maur-des-Fossés cedex. Un tel recours gracieux emporte des effets de droits et la suspension du délai de recours contentieux dans des conditions conformes aux règles de la procédure contentieuse administrative.

ANNEXE
à la délibération n° 18
du Conseil municipal du 24 mars 2016
Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis
sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique unique
environnementale "Loi sur l'Eau - construction des gares"

LES OBSERVATIONS DÉTAILLÉES DE LA COMMUNE

A la lecture du rapport de la Commission d'enquête, la Commune souhaite aborder certaines réponses apportées par la Société du Grand Paris et évoquer plusieurs sujets spécifiques, notamment ceux en rapport avec les questions posées dans son avis du Conseil municipal du 19 novembre 2015.

En préambule, sur la participation du public :

- Une faible mobilisation :
  Doc C p.7 : « *A l'issue d'une enquête publique unique ayant duré 34 jours, il apparaît que* : » [...] « *262 observations et 24 courriers, ainsi qu'une pétition regroupant 170 signatures ont été déposés sur les registres mis en place dans les 25 communes, la Préfecture du Val de Marne et le registre électronique.* »
  Doc A p. 42-43-51 : La Commission d'enquête constate « *le nombre limité d'observations recueillies au cours de l'enquête* » et « la *participation du public assez faible en mairie* ».
  « *En regard de l'importance du projet* », la Commission retient deux explications :
  - Du fait des procédures précédentes (débat public et enquêtes d'utilité publique et parcellaires), « *le public est bien informé sur les principales composantes du projet* ».
  - Cette enquête unique comportait « *la mise à disposition du dossier d'enquête sur internet et d'un registre électronique, facilement accessible, qui a recueilli 76% des observations du public* » [soit 199]. A noter que « *89% des observations du registre électronique émanent d'associations ou d'habitants de Créteil, principalement du quartier des Buttes-Halage* » et « *qu'il y a un certain nombre de doublons* » (dépôt sur registre électronique et sur registre papier).

  La contribution de Saint-Maur :
  - 2 observations sur le registre papier en mairie (la délibération du Conseil municipal fractionnée en « Obs 1 à 13 » et 1 contribution individuelle référencée « Obs° 14 »),
  - 1 observation individuelle sur le registre électronique (référencée « Obs° 13 »),
  - une dizaine de visites en mairie sans observation consignée.

  Les thèmes privilégiés :
  - Doc A p. 50-51 : Les thèmes « *impacts exploitation* » et « *impacts travaux* » (qui suscitent le plus d'observations) sont concentrés dans les secteurs concernés par les carrières et/ou les argiles plastiques).
  - « *Le thème Loi sur l'Eau représente 8% des items provenant principalement des secteurs de Saint-Maur et de Créteil.* »

- La Commune note que la Commission d'enquête a fractionné de nombreuses contributions en plusieurs « observations » afin de faciliter son analyse par thème. La Commission déclare « 262 observations, 24 courriers et une pétition de 170 signatures ». En réalité, cette enquête publique sur l'ensemble de la ligne 15 sud n'a mobilisé qu'environ 140 contributeurs, hors pétitionnaires (puisqu'il n'est pas indiqué si certains pétitionnaires ont également contribué à titre individuel) mais en comptant les doublons (contributeurs à la fois sur registre papier et sur registre électronique). La participation est donc encore plus faible que celle annoncée dans le rapport.

La Commune constate que ces 140 contributeurs (environ) sont des personnes physiques, un syndicat mixte, des associations et conseils syndicaux mais l'on ne compte que deux conseils municipaux et un maire à s'être exprimés (tous du Val-de-Marne). Pour mémoire, cette enquête se déroulait et était affichée dans trente-quatre communes (dont vingt-cinq avec dossier d'enquête, registre et permanences de la Commission) et était accessible sur internet (avec dossier et registre) et en préfecture du Val-de-Marne (avec dossier et registre).
Cette absence de participation du public et des collectivités témoigne de la difficulté à appréhender les enjeux de cette enquête publique *unique* environnementale, au vu du dossier et des affiches règlementaires.

Sur la restitution et l'exploitation par la Commission d'enquête de l'avis exprimé le 19 novembre 2015 par le Conseil municipal de Saint-Maur-des-Fossés :

- Dans l'ensemble, la Commune constate que la Commission d'enquête s'est attachée à reprendre les réserves, remarques et questions formulées par la Ville de Saint-Maur dans l'exposé des motifs de sa délibération, comme l'avait souhaité le Conseil municipal.

- Toutefois, la Commune observe qu'il subsiste des thèmes non repris alors qu'ils sont d'une importance majeure. Il s'agit notamment du tunnel et des carrières : Passage en totalité sous les argiles plastiques ? Distance minimale entre le haut du tunnel et la limite supérieure du tréfonds acquis par la SGP ? Tronçons du tunnel passant sous les carrières et à quelle distance ? Démonstration que l'emplacement du tunnel à une très grande profondeur atténue les vibrations ? Mesures particulières demandées pour la préservation des vestiges du site de l'Abbaye. Usage à confirmer du port de Saint-Maur pour évacuer les déblais de la gare ? Usage à confirmer de la voie ferrée de Grande Ceinture, dans sa partie saint-maurienne, pour évacuer les déblais du puits de sortie de Bry-Villiers-Champigny ?
  La Commune déplore ces omissions car ce qui n'a pas été soumis à la SGP par la Commission d'enquête n'a donc pas fait l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage. Certains sujets trouvent néanmoins un élément de réponse lorsque le thème a été abordé de façon générale mais le focus saint-maurien n'a pas été obtenu. Or, dans le courrier du 30 novembre 2015 par lequel le Maire de Saint-Maur a transmis la délibération précitée à la SGP, il a clairement indiqué qu'il sera « *particulièrement attentif à la prise en compte de nos observations par la Société du Grand Paris, tant dans le cadre de ses réponses à la Commission d'enquête, que dans le cadre de nos échanges techniques, notamment au sein du Comité de suivi des travaux* ». C'est pourquoi, la Commune rappelle l'importance du comité de suivi des travaux (COSU) et la nécessité d'y obtenir de la SGP les réponses à toutes les questions posées.

Sur le choix de la procédure et le dossier soumis à enquête publique :

- Doc B p.5 : La Commission d'enquête considère que « *Vu l'ampleur du projet soumis à enquête, sa technicité, le dossier était inévitablement complexe et volumineux. Sa consultation est apparue souvent difficile pour le public. Chacun cherchant des informations de proximité il a été déploré de ne pas trouver un focus pour chaque commune. Même le résumé non technique, document d'environ 300 pages, a semblé malaisé à consulter* ».
  Doc C p.8 : « *La commission d'enquête approuve le choix de la procédure de l'enquête publique unique* ».

- Ayant émis (dans sa délibération du 19 novembre 2015) une réserve au sujet de cette mutualisation du volet Loi sur l'Eau et du volet construction des gares, la Commune estime paradoxal que la Commission approuve ce choix pour cette enquête alors qu'elle relève les

difficultés rencontrées par le public et formule de nombreuses recommandations pour les futures enquêtes du même type.
Néanmoins, la Commune constate avec satisfaction que la Commission invite la SGP à produire des synthèses par commune ou des index de renvois par commune lors des futures enquêtes et à s'appuyer régulièrement sur les services municipaux en les dotant de documents actualisés au fil de l'eau, c'est-à-dire à rendre les données locales plus accessibles aux collectivités et aux riverains.

- De plus, la Commission a formulé dans son avis « Loi sur l'Eau » (Doc B p. 14) et dans son avis « construction des gares » (Doc C p. 20) une recommandation (n°3) presque similaire : la mise en place d'un « *guichet unique Ligne rouge 15 Sud* » (« *avec les services municipaux en charge d'accueillir et renseigner le public [...]* »).
- Sur ce point, plutôt qu'un « guichet unique » en mairie, la Commune confirme qu'elle est favorable à l'ouverture par la SGP, sur le site de la future gare, d'une « maison du projet » (avec des documents et plaquettes thématiques et actualisés) et note que la SGP a déjà nommé un « agent de proximité » pour répondre aux questions sur le chantier.

Sur les projets immobiliers connexes :

- La Commune avait regretté les données détaillées qui se trouvaient dans le dossier d'enquête alors qu'elles n'étaient pas connues de la Ville et que l'opération connexe à la gare, son emprise et son programme n'étaient pas encore arrêtées. La Commune contestait aussi l'optique de densification du secteur, considéré comme ayant « *un fort potentiel de développement* ».
- Dans sa réponse à la Commission (Doc A p. 123-124), la SGP rappelle que *« [...] les projets immobiliers connexes seront réalisés en application des dispositions réglementaires des plans locaux d'urbanisme (PLU) en vigueur, et les permis de construire de ces projets immobiliers seront instruits et délivrés par les collectivités en conformité avec leurs PLU. »*
Dans son appréciation (et dans ses conclusions, Doc C p. 15), la Commission « *suggère toutefois que toute communication sur ces projets connexes soit réalisée de manière concertée avec les collectivités locales afin d'afficher des données cohérentes avec les politiques locales d'aménagement et de développement urbain ».*
- La Commune prend acte des réponses de la SGP et approuve cette préconisation de la Commission.
- Dans son avis (Doc C p. 20), la Commission formule une recommandation (n° 5) considérant « *qu'il est nécessaire de créer une instance de coordination par gare, à l'instar des comités de pôle, réunissant les différents acteurs de la réalisation des gares et des projets connexes de manière à assurer une parfaite cohabitation des deux opérations* ».
- La Commune estime que cette recommandation est intéressante mais vise plutôt les villes dans lesquelles les projets immobiliers autour des gares sont de très grande ampleur et inscrits notamment dans des contrats de développement territorial (CDT) avec partenaires extérieurs. A Saint-Maur, ce sont les contraintes d'insertion de la boîte gare qui ont conduit la SGP à devoir démolir l'ensemble de l'immeuble de bureaux existant sur le parvis. Pour le moment, la situation n'est pas comparable en termes de pluralités d'interlocuteurs puisqu'à Saint-Maur les réflexions sur le projet connexe sont amorcées par le maître d'ouvrage de la gare, la Société du Grand Paris, en relation avec la Ville qui veillera à maîtriser l'emprise, le programme et l'insertion architecturale et paysagère du projet.

Sur la compatibilité du projet avec certains plans et schémas :

Pour la Commission d'enquête,

- Doc A p. 22 : « *Le projet apparaît compatible avec ces PPRI* » (Plans de Prévention des Risques d'Inondation). Doc B p.13 : « *Les prescriptions des PPRI autorisent la réalisation du projet.* »
  - La Commune constate pourtant qu'il subsiste dans le rapport d'enquête une confusion sur la liste des gares situées en zone inondable (au titre des PPRI), cette confusion relevée par la Commune dans son avis étant elle-même issue du dossier d'enquête.
- Doc B p. 6 & 13 : « *Le projet est compatible avec le nouveau SDAGE* » 2016-2021 ou « *apparaît compatible avec le SDAGE* » (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Seine-Normandie).
  Concernant le SAGE Marne Confluence en cours d'élaboration (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux), « *la commission recommande à la SGP de reconnaître le Syndicat* [Marne Vive] *comme un partenaire privilégié en établissant des relations régulières* ».
  - La Commune note avec satisfaction que cette recommandation reconnaît la compétence du Syndicat et sa connaissance du sujet. La Commune propose au Syndicat de débattre de cette recommandation lors d'un comité syndical.

Sur la gestion des eaux, de manière globale :

- Dans la présentation des enjeux environnementaux (Doc A p.31), on peut lire ceci :
  « La gestion des eaux (nappes souterraines, eaux pluviales) constitue un point faible du projet eu égard aux objectifs fixés par la loi sur l'eau. Les atteindre engendrerait des coûts démesurés liés aux difficultés techniques à surmonter. Face à ce constat d'impuissance, la SGP mettra tout en oeuvre pour minimiser les risques induits. »
- La Commune estime que les objectifs de la Loi sur l'Eau en matière de gestion des eaux (tant pluviales que souterraines) ne peuvent être écartés pour des motifs uniquement financiers, eu égard à l'importance du projet en milieu urbain construit et densément peuplé.

Sur les nappes souterraines (effet barrage, eaux d'épuisement-rejets de pompage) :

- Doc A p. 61 : La Commission commence par constater que *« Dans son mémoire en réponse, la SGP a repris les données du dossier ainsi que les compléments apportés pour répondre à la recommandation de l'Ae [Autorité environnementale] concernant le battement des nappes. Or cette explication restant identique, la présentation des scénarios et de la justification des débits d'épuisement des nappes n'est donc pas plus didactique et ainsi les impacts sur les nappes toujours aussi peu compréhensibles. »*
  Mais au final, la Commune constate que, pour la Commission, il s'agit d'un « *problème de forme* » lié à la « *présentation d'une problématique peu évidente pour un public non expert* ». « *La complexité et le volume du dossier ont certainement été un handicap pour un public non spécialiste* ». Sur le fond (p. 63-64), la SGP répond que « *Lorsqu'un ouvrage souterrain intercepte tout ou partie d'un aquifère, un relèvement de la nappe est observé en amont et un abaissement à l'aval (effet barrage).* « *Le tunnel et les gares en phase d'exploitation ne perturberont pas les écoulements souterrains dans le secteur de Saint-Maur-Créteil et plus précisément celui des Buttes-Halage.* »

- Doc A p.66 : S'agissant de la gestion des eaux d'épuisement (eaux d'exhaure, rejets de pompage), la Commission a rappelé qu'afin « *d'éviter des risques de pollution des nappes, les rejets des eaux de pompage dans les réseaux d'eaux pluviales seront privilégiés* ».
  Elle a également rappelé à plusieurs reprises les choix faits par la SGP pour réduire les impacts : construction des boîtes des gares et des puits des ouvrages annexes selon la méthode dite des « parois moulées », emploi du tunnelier, campagnes de mesures et dispositifs de suivi (piézomètres).

- Doc B p.13 : Dans son avis final « Loi sur l'Eau » la Commission d'enquête note que « *L'identification des impacts sur les nappes souterraines se poursuit par des investigations*

locales. [...] *des mesures de suivi sont prévues autour de chaque gare afin de surveiller l'absence d'effet barrage. Elle estime qu'il est nécessaire de compléter les connaissances de terrain afin de préserver le niveau des nappes et leur écoulement selon la doctrine "éviter-réduire-compenser* ».

Sur les eaux pluviales :

- La Commune ayant estimé « *insuffisants les éléments concernant la gestion des eaux pluviales* », la SGP répond à la Commission (Doc A p. 75) par une présentation de « *l'ensemble de la démarche* » qui figurait dans le dossier d'enquête.
  La Commune constate que les données générales exposées par la SGP ne vont pas au-delà de la démarche d'ensemble figurant dans le dossier d'enquête.

- Néanmoins, la Commune relève quelques précisions concernant l'ouvrage annexe (impasse de l'Abbaye). Doc A p. 76 : « [...] *aucun ouvrage de gestion des eaux n'est nécessaire en phase exploitation pour l'ouvrage annexe de l'impasse Abbaye. Concernant la phase chantier, l'ouvrage de gestion des eaux pluviales sera mis en oeuvre au sein de l'emprise chantier «SGP», conformément au dimensionnement du chapitre cité ci-avant et suite aux études de conception menées par la Maîtrise d'oeuvre puis l'entreprise de travaux.* »

- S'agissant des « *mesures de rétention à la source* » (Doc A p. 75), la Commune prend acte qu'en raison de l'implantation des gares « *au niveau de centres urbains denses* », « *seuls certains ouvrages du projet bénéficieront d'une démarche de gestion à la source liée au type de sol et à la nature de l'ouvrage. Il s'agit par exemple du site de maintenance et de remisage de Champigny et de la gare de Vitry Centre qui présentent des toitures végétalisées. [...] En complément, des dispositifs de réutilisation des eaux pluviales sont également envisagés au niveau de certaines gares (Champigny Centre, Créteil l'Echât ou Noisy-Champs), par exemple pour le nettoyage des sols, l'arrosage d'espaces verts, l'alimentation des sanitaires.* »
  La Commune constate que la gare de Saint-Maur-Créteil ne fait pas partie des trois gares où des « *dispositifs de réutilisation des eaux pluviales* » sont envisagés. La gare ne semble pas non plus pouvoir comporter de toitures végétalisées du fait (notamment) du choix par la SGP d'une architecture en verrière et d'un projet connexe sans surplomb. Ces sujets pourront être réévoqués lors de la réception du dossier de permis de construire de la gare (prévue au 2è trimestre 2016).

- Doc B p. 10 : Dans ses conclusions sur les eaux pluviales, la Commission d'enquête note ceci :
  « *[...] Phase chantier :*
  Un traitement sera nécessaire car les eaux de ruissellement se chargent notamment en matières en suspension (MES). Pour prévenir tout risque de pollution due au chantier, un traitement sera nécessaire pour adapter le débit de fuite imposé par les gestionnaires des réseaux récepteurs.

  Phase exploitation :
  • Ouvrages annexes : Comme les surfaces imperméabilisées sont très faibles, il n'y aura pas de traitement spécifique. Pour les ouvrages annexes intégrés à des espaces verts, les eaux continueront à s'infiltrer dans le sol. Pour les ouvrages annexes intégrés à des zones imperméabilisés, les eaux seront rejetées dans le réseau.
  • Les Gares : Les eaux de toiture devront être collectées et régulées. Elles pourront être récupérées pour un usage alternatif à l'eau potable. Les eaux des espaces extérieurs seront collectées et rejetées au réseau après régulation. Sauf pour les gares de Villejuif IGR, Bry-Villiers-Champigny et Noisy-Champs qui conduiront à une forte imperméabilisation, les débits ruisselés par rapport à la situation actuelle devraient être en diminution en raison de la collecte des eaux de toiture. [...]

En conclusion, en terme de rejets des eaux pluviales, le réseau collectif local est l'exutoire quasi systématique en raison de l'urbanisation, des sols imperméabilisés, de la qualité des sous-sols, de la présence d'anciennes carrières, de pollution et du risque géologique. »

- Dans son avis (Doc B p. 13), la Commission s'exprime ainsi : « *Le rejet des eaux pluviales dans les réseaux collectifs est la solution la plus largement retenue en raison des contraintes du sous-sol : présence de gypse, anciennes carrières, pollution du sous-sol. La commission d'enquête constate que la gestion des eaux pluviales aussi bien en phase chantier que pour l'exploitation de la ligne de métro repose principalement sur un rejet régulé dans les réseaux collectifs afin de respecter le débit de fuite admissible et les teneurs en MES et Hydrocarbures. La commission d'enquête constate qu'il est déjà prévu des dispositifs de limitation du rejet des eaux pluviales dans les réseaux collectifs, mais elle considère qu'il faut tendre vers plus de collecte et recyclage de ces eaux au niveau de chaque gare.* »
- La Commune constate avec satisfaction que la Commission a fait de la limitation des rejets d'eaux pluviales sa recommandation n°1 du volet Loi sur l'Eau.

Sur la pérennité de certains usages (puits et captages) :

- Durant l'enquête, des intervenants (dont 1 à Saint-Maur) ont signalé l'existence de puits, dans ou à proximité de l'emprise tunnel, craignant d'en perdre l'usage ou de subir des pollutions. La Commission d'enquête a longuement abordé ce sujet. (Doc A p. 64 à 66) La SGP a répondu qu'un inventaire a été réalisé, que « *pour des ouvrages situés en dehors de l'emprise du tunnelier, l'impact est quasi nul* » et qu'il est toujours possible de déclarer les puits sur leur site internet : www.societedugrandparis.fr.
  La Commission préconise « *un inventaire exhaustif des puits et pompages* » mais « *pour les secteurs où il est prévu un rabattement de nappes à savoir les secteurs de Vitry-sur-Seine et de Créteil l'Échat* » et considère qu'une compensation devrait être envisagée si un puits est condamné.
- La Commune estime que cet inventaire exhaustif s'impose, notamment à Saint-Maur, et qu'il convient d'évoquer ce sujet en comité de suivi des travaux (COSU) afin de connaître les puits déjà identifiés, de sensibiliser les riverains situés dans l'emprise tunnel et à proximité pour qu'ils se manifestent et d'en savoir plus sur les mesures préventives et compensatoires mises en place par la SGP. La Commune constate avec satisfaction que la Commission a fait de cette compensation sa recommandation n°4 du volet Loi sur l'Eau.

Sur le risque d'inondation :

- Doc B p.13 : « *La Commission constate que le risque inondation est bien pris en compte.* »
- Comme cela a été dit plus haut, la Commune rappelle qu'il subsiste une confusion dans le rapport d'enquête concernant la liste des 4 gares situées en zone inondable (soumises à un PPRI). La question posée par la Ville de Saint-Maur à ce sujet n'ayant pas été reprise, la SGP n'a pu lever cette ambiguïté issue du dossier d'enquête. Pour la Commune, c'est la gare de Créteil l'Échat qui se situe en zone inondable (PPRI) selon la pièce B1 (p. 56-58-65) du dossier d'enquête. C'est d'ailleurs une de celles citées par la SGP dans ses réponses. La Commune demandera à la SGP de préciser définitivement ce point car la construction en zone inondable impose des mesures de compensation qui peuvent avoir un impact sur les projets immobiliers connexes et les parkings souterrains. Or, la gare de Saint-Maur-Créteil n'est pas en zone inondable au titre du PPRI mais le dossier d'enquête précise qu'elle est en zone dite de « crue extrême » (selon la nouvelle cartographie du Territoire à Risques Importants d'Inondation de la Métropole francilienne).

Sur le bassin de compensation lié à l'ouvrage annexe (rue de l'Abbaye) :

- Doc A p. 67 : La Commission note que la SGP n'a toujours pas répondu à la question de la Ville de Saint-Maur « *sur la localisation du bassin et ses éventuels impacts* ».
  - [Toutefois, la Commune fait remarquer que la question portait sur l'emplacement du bassin de « *compensation* » de 195 m^3 lié à la construction en zone inondable, et non sur l'emplacement « du bassin de *stockage* de l'ouvrage annexe » comme l'a énoncé la Commission par erreur à cet endroit.]
- Doc A p. 74 : La Commission constate de nouveau que la SGP « *n'a pas apporté les informations complémentaires demandées* », à savoir la « *description* » et « *l'intégration dans l'environnement* » de certains ouvrages situés en zone inondable, notamment à Saint-Maur l'ouvrage annexe de l'impasse de l'Abbaye (émergence et bassin de compensation).
  - La Commune demeure dans l'attente d'éléments précis.

Sur les carrières et les argiles :

- Pour les carrières, la Commune rappelle que les questions de la Ville de Saint-Maur n'ont pas été posées.
  La Commission a relayé celles des habitants de Créteil (Doc A p. 67). La réponse de la SGP est donc spécifique à Créteil mais la Commission en a extrapolé une conclusion qui semble générale. Ainsi (Doc B p.7), on peut lire ceci :
  « *La commission relève que les investigations se poursuivent pour préciser l'existence et la localisation des carrières et que la SGP prévoit :*
  - d'intervenir en adaptant les mesures à prendre au niveau de chaque site de carrières pour les sécuriser et éviter la survenue de mouvements de terrains, ce qui répond aux attentes exprimées ;
  - d'organiser rapidement des réunions d'information avec les propriétaires concernés. »
  La Commune constate que la première partie de cette conclusion figure aussi dans l'avis de la Commission (Doc B p.13) et se demande si ce dispositif qui semble général concerne aussi Saint-Maur ?

- Pour les argiles, la Commune constate que la question posée par Saint-Maur n'a pas été reprise. Les questions sur ce sujet émanent de Créteil. A l'occasion de sa réponse, la SGP a rappelé ceci dont la Commune prend acte *: « La gare de Saint-Maur Créteil a été approfondie dans la craie, car les méthodes utilisées pour une gare ne sont pas les mêmes que pour le tunnel, l'ouverture de grandes sections dans ces terrains à des profondeurs relativement faibles en méthodes traditionnelle engendraient des risques tels, qu'un approfondissement de la gare dans la craie en méthode mixte (puits pour la partie centrale et méthode traditionnelle pour les tympans) a été jugé nécessaire. »*
  S'agissant du tunnel, la Commune demeure dans l'attente de savoir s'il est situé en totalité *sous* les argiles plastiques dans le territoire saint-maurien.

Sur les incidences du sous-sol et l'implantation de la gare de Saint-Maur-Créteil :

La Commune prend acte de ce rappel (Doc A p. 80) : « *La gare de Saint-Maur Créteil a été approfondie (quai à 52 m de profondeur pour 28 m lors de la phase de DUP) dans la craie du fait de la géologie particulière du site, en effet sur la commune de Saint-Maur des Fossés, les Argiles Plastiques se situent juste sous les Alluvions de la Marne, cette formation est traditionnellement une formation profonde (base de la stratigraphie du Bassin Parisien). Cette position haute dans la série (du fait d'une érosion mécanique par la Marne) a entraîné une décompression de ces Argiles Plastiques. L'approfondissement de la gare permet de mieux répondre à l'impératif de prévention de tout risque de désordres éventuels.* »

Sur l'intermodalité et l'accessibilité des gares :

La Commune constate que la Commission s'en remet à l'exposé de la SGP (Doc A p. 81-82) qui rappelle la démarche de concertation avec les villes au sein des « *comités de pilotage des gares* » (pour l'implantation et les accès) et au sein des « *comités de pôle par gare* » (existants ou à créer) pour traiter des places des gares et de l'intermodalité. Il n'y a pas de détails concernant la gare de Saint-Maur-Créteil : le « *schéma avec des flèches représentant les flux* », demandé par la Ville, ne figure pas.
Pour mémoire, la Commune est effectivement partie prenante du comité de pilotage (dont le dernier a eu lieu en février 2015) et du comité technique. Le lancement d'une étude de pôle a également été acté, en vue de la constitution ultérieure d'un comité de pôle.

Sur le stationnement aux abords des gares :

- Doc A p. 83-85 et Doc C p.10
  - De manière générale, la SGP déclare que « *A terme, après les travaux, l'offre de stationnement sera rendue pour tous les ouvrages de la ligne 15 sud* ». La Commission cite donc cette résolution dans ses conclusions.
  - S'agissant de la gare de Saint-Maur-Créteil, la Commission *« prend acte, qu'en ce qui concerne la gare de Saint Maur, la SGP s'est engagée à reconstituer une capacité de stationnement public équivalente à l'existant ».*
- La Commune constate que, dans le rapport (Doc A p. 84), la SGP est moins assurée quand elle expose la mise en œuvre de cet engagement :
  « Pour la gare de Saint-Maur Créteil, la réalisation de la gare du GPE nécessite la condamnation du parking existant.
  Ce parking se compose de deux parties :
  - une partie privée de 200 places (déjà acquise en totalité par la Société du Grand Paris) ;
  - une partie publique de 374 places.
  Le parking public sera condamné à partir de mi-2016, pour permettre la démolition de l'immeuble de bureaux. Il sera ensuite démoli à partir du 1er trimestre 2017 (démarrage des travaux de Génie civil).
  La Société du Grand Paris s'est engagée à reconstituer une capacité de stationnement public équivalente à l'existant.

  Pendant les travaux, compte-tenu des contraintes du site (présence du chantier et tissu urbain dense), il n'est pas possible de reconstituer à proximité immédiate la totalité des places pendant cette phase transitoire.
  La SGP étudie l'aménagement de parkings provisoires dans un rayon d'un kilomètre :
  - Sur des espaces non construits ;
  - En utilisant les disponibilités dans des parkings existants.
  Les sites et les modalités de reconstitution seront à définir préalablement avec la Ville de Saint-Maur.

  Après les travaux, après la mise en service de la gare, le parking pourra être partiellement reconstitué à son emplacement actuel. Toutefois, compte tenu de la présence des infrastructures souterraines de la gare, il ne sera pas possible de reconstituer la totalité des places impactées.
  Le parking définitif, d'une capacité d'environ 200 places, pourra se développer sous le parvis de part et d'autre du puits central de la gare. Une connexion via la boîte gare GPE est possible au niveau R-2 entre les parties est et ouest des parkings. »
- La Commune s'étonne que la capacité du parking définitif soit « *d'environ 200 places* » alors qu'il avait été question de « *260 places* » lors du 5ème comité de pilotage de la gare (en février 2015). Il est impératif d'avoir l'assurance que ces places sont bien des places

publiques (et non en partie à vocation publique pour le quartier et en partie à usage privé pour le futur projet immobilier connexe). La Commune rappelle son exigence première : « *La Société du Grand Paris doit restituer à la Commune une capacité de stationnement public au moins équivalente à l'existant, en phase chantier et à terme.* » Par ailleurs, les recherches d'implantations provisoires ou complémentaires doivent être effectuées par la SGP dans un rayon de 500 m et non d'1 Km.

Sur la sûreté des gares (sécurité et prévention des menaces)

- La Commune rappelle que, dans le dossier d'enquête, ce sujet a été évoqué dans l'état initial (pour exposer l'évolution de l'insécurité et du sentiment d'insécurité et définir l'enjeu) puis dans un paragraphe du résumé non technique (pour citer cet enjeu). Mais dans la partie des mesures à prendre pour éviter, réduire compenser les impacts, le sujet n'est plus évoqué en tant que tel.

  Des questions ayant été posées durant l'enquête, la SGP a répondu à la Commission (Doc A p. 110). Pour mémoire voici l'ensemble de la réponse :
  « Le réseau de transport se doit d'offrir aux voyageurs un degré de sûreté compatible avec les niveaux d'exigence du grand public en termes de services et d'espace public à forte fréquentation. Pour y satisfaire, la démarche choisie est celle de la prévention situationnelle ou la prise en compte dès la conception de l'ensemble des mesures qui visent à empêcher le passage à l'acte délinquant. Cette approche préventive permet de dégager des lignes directrices générales puis des recommandations particulières pour la sécurité des biens et personnes appliquées à chaque élément fonctionnel du réseau.
  Pour les maîtres d'oeuvre de la Société du Grand Paris, cela se traduit par un document rédigé en interne, qui s'impose à eux lors de chaque étape du projet « Le guide d'application des dispositions de sûreté des ouvrages du GPE » et qui réunit sur un même support les différents moyens utilisés pour garantir la sécurité dans l'ensemble des espaces du GPE. Une collaboration régulière avec l'Etat (Préfecture de Police), mais aussi les exploitants actuels (RATP, SNCF), les collectivités locales dont le STIF et des experts de chaque domaine (vidéo protection, NRBC-e, etc.) permet de vérifier la pertinence des solutions de sécurité retenues.
  Lieu de croisement de tous les flux, les gares sont soumises à l'obligation réglementaire de rédaction d'Études de Sûreté et de Sécurité Publique (ESSP). Le principe adopté par la Société du Grand Paris est de procéder à une étude pour chacune des 68 gares, même si certaines ne remplissent pas toutes les conditions légales pour la rendre obligatoire.
  Selon l'espace de la gare et sa fonction, les dispositifs de sûreté s'appliquent de manière adaptée tout en conservant l'homogénéité nécessaire à un réseau, dont la sécurité générale est égale à celle de son maillon le plus faible.
  Par exemple, la vidéo protection se conçoit comme un système intégré, qui accompagne l'usager de son entrée à sa sortie du GPE, y compris dans les rames, sous l'attention continue du PC de Sûreté de la ligne considérée. Multipliée sur les points sensibles (point d'accueil en gare, lignes de contrôle, sanitaires publics, matériel roulant, etc.), elle contribue à la protection mais aussi au sentiment de sécurité ressenti par le voyageur.
  Autre démonstration de l'attention portée par la SGP aux problématiques de sûreté, un local spécifique est positionné dans toutes les gares du GPE à la disposition des forces de l'ordre.
  Enfin, nombre de dispositifs concourant à la protection des usagers, des personnels et des biens sont mis en oeuvre sans que leurs détails ne puissent être communiqués au grand public, sous peine d'en informer aussi les personnes pouvant en faire un usage malveillant ».

La Commune relève que la « *collaboration régulière* » avec les collectivités locales est l'un des éléments de la démarche de la SGP. La commune sera donc très attentive aux mesures que prendra la SGP pour garantir ce partenariat et prévenir l'insécurité.
Déjà dotée de quatre gares RER, la Ville est sensibilisée à la question des flux de population qu'elles génèrent par nature. L'arrivée d'une nouvelle gare du métro, en interconnexion avec le RER, est une donnée à appréhender très en amont par les instances locales de sécurité. A cette occasion, la Commune rappelle sa détermination à mettre en œuvre les dispositifs nécessaires pour assurer la tranquillité des Saint-Mauriens et renforcer la sécurité de l'espace public. La police municipale et la vidéo-protection ont été développées à cet effet. Pour affermir la politique locale de sécurité et de prévention de la délinquance, la Ville signera le 31 mars sa stratégie territoriale qui comporte un volet tranquillité publique (notamment pour sécuriser les espaces publics dont les abords des gares et des parvis). La Commune ayant réactivé le Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (CLSPD), il sera invité à se saisir du projet de gare du Grand Paris Express.

- La Commission avait relayé une autre question concernant « *les dimensionnements et les plans des circulations au niveau des gares et leurs abords, notamment en heure de pointe* ». Curieusement, dans son appréciation, la Commission estime que « *la réponse unique de la SGP répond aux deux questions* ».
  Sur ce point, la Commune considère que la question posée aurait mérité quelques éléments généraux de réponse (d'autant que la Commune avait aussi demandé « *un schéma avec des flèches représentant les flux* » de voyageurs en intermodalité et qu'elle n'a pas eu de réponse).

Sur l'implantation des ouvrages annexes :

- Dans ses conclusions (Doc C p. 10-11), « *la Commission relève que la SGP travaille déjà en concertation avec les communes concernées afin d'assurer au mieux l'insertion architecturale et paysagère des ouvrages annexes, qu'ils comportent ou non des émergences* ».
  La Commune fait observer qu'à Saint-Maur l'ouvrage annexe sera situé dans une propriété privée (et pour partie sous le domaine public, rue de l'Abbaye). Il s'agit d'un puits d'accès – secours – ventilation – désenfumage – décompression, avec deux rameaux rejoignant le tunnel. Les informations dont dispose la Commune sur cet aménagement sont loin d'être détaillées et actualisées.
  La Commune note avec satisfaction que *« La commission d'enquête considère que les ouvrages annexes doivent faire l'objet d'une information complémentaire de la part de la SGP »* et qu'elle suggère d'associer « *les représentants des résidents des quartiers d'implantation* ».

- Dans la réponse détaillée de la SGP (Doc A p. 86-91), la Commune relève plusieurs points techniques :
  - « Il n'y a pas de distance minimale entre un ouvrage annexe et un bâtiment d'habitation, mais la conception de l'ouvrage est menée avec l'objectif de minimiser les impacts vis-à-vis des riverains. Pour le projet, il est ainsi prévu d'éloigner, lorsque cela est possible, les ouvrages annexes des façades ouvrantes existantes. Sur ce point, l'étude d'impact mentionne [...] une distance d'éloignement de 8 mètres. [...] En outre, il est prévu la mise en place de filtres pour réduire les niveaux de bruit. Il s'agit de solutions antibruit type silencieux (grilles acoustiques, filtres, etc.) pour les puits de ventilation et les équipements techniques. » [...]
  - « Dans les cas où l'ouvrage annexe présente une émergence, son étude est confiée à un architecte, afin d'insérer au mieux l'ouvrage dans son environnement (volumes, traitement des façades en harmonie,...). Le choix se fait en concertation avec les villes pour s'intégrer

au mieux au site. Les études techniques sont également menées pour minimiser les impacts en termes de bruit, de vibration, de ventilation du tunnel. »

- La Commission déclare avoir « *compris qu'il n'y aurait pas de distance minimale si la façade n'était pas ouvrante, ce qui pourrait poser problème dans certains cas. Elle préconise donc la réalisation d'une étude au cas par cas.* »
  La Commune s'associe à cette préconisation et rappelle qu'elle a demandé une modélisation du bruit généré par l'ouvrage annexe de la rue de l'Abbaye (en raison de sa proximité avec des habitations, un établissement accueillant des personnes handicapées et une résidence pour personnes âgées).
- La Commune constate avec satisfaction que la Commission d'enquête a fait de l'information sur les ouvrages annexes et sur les équipements techniques (voir ci-dessous) sa recommandation n°2 du volet gares.

Sur l'emplacement du poste de redressement :

- La Commune a estimé dans son avis 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).* »
- La Commune constate que la réponse de la SGP dans le rapport de la commission se limite à l'emplacement du poste de redressement, ce qui est insuffisant mais permet au moins de lever le doute sur ce point. Il sera donc situé à Champigny (rue Roger Salengro).

  La SGP déclare en effet (Doc A p. 93-94) que :
  « L'observation n°8 mentionne le poste de redressement prévu à un moment rue d'Alsace Lorraine. Les contraintes d'implantation de la gare de Saint-Maur Créteil ne permettaient pas d'insérer le poste de redressement dans la partie souterraine de la gare, notamment lié à l'engagement de la Société du Grand Paris de proposer une offre de stationnement en parking souterrain. Ce contexte a conduit à rechercher un autre site d'implantation, une parcelle rue d'Alsace-Lorraine avait ainsi été envisagée lors des études techniques dites préliminaires. L'éloignement entre ce site et le tunnel a conduit à abandonner cette solution.
  Afin d'assurer l'exploitation de la ligne, il a été retenu de rapprocher le poste de redressement prévu à la gare de Champigny Centre vers la gare de Saint-Maur Créteil pour maintenir la puissance électrique sur la section de tunnel.
  Le poste de redressement sera ainsi mutualisé avec l'ouvrage spécial d'entonnement et à terme annexe OA 1001P rue Roger Salengro. Cette solution permet de ne pas augmenter le nombre d'emprises du projet, et d'être localisée sur un site déjà concerné par les travaux du métro. Un traitement soigné sera appliqué pour veiller à l'intégration du poste de redressement. Une mission spécifique a été confiée aux architectes de la gare de Saint-Maur Créteil, des premiers échanges ont également été initiés avec la mairie de Champigny pour l'intégration du local dans le projet de requalification prévue par la ville avenue Roger Salengro. Le bâtiment sera en cohérence avec les bâtiments existants et prévus. »

Sur l'évacuation et la gestion des déblais :

- La Commune constate que la réponse de la SGP (Doc A p. 95-96) est un exposé de sa méthodologie et des orientations de son Schéma Directeur d'Évacuation des Déblais (SDED) élaboré pour tous les travaux du réseau de transport du Grand Paris. Puis, sur le plan local :
  « *Décliné à l'échelle de la Ligne 15 sud, les solutions de report modal vers le transport fluvial ou ferroviaire ont été examinées site par site. Ce report modal est toutefois conditionné par un certain nombre de facteurs, parmi lesquels :*

la localisation du lieu de production des déblais à proximité d'un embranchement ferré ou d'une plateforme fluviale,
la nature des matériaux et les exutoires pressentis (localisation par rapport à la voie d'eau ou ferrée, distance au lieu de production des déblais),
les contraintes techniques spécifiques à chaque mode de transports alternatifs. »
La SGP évoque les relations avec Ports de Paris et la SNCF, des « *conventions et marchés d'études* », une « *mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage dédiée* », l'identification de plusieurs sites, etc.
Par rapport à la zone de triage de Villeneuve-Saint-Georges, la SGP déclare que « *Le site du port autonome de Paris sur Bonneuil sur Marne est préféré. Il offre les mêmes possibilités de fonction ferroviaire et permet de faire du fluvial en plus. »*

- La Commune relève qu'aucune mention n'est faite de l'usage possible du port de Saint-Maur pour évacuer les déblais de la gare de Saint-Maur-Créteil (alors que la ville y serait favorable pour éviter ou limiter les déplacements de camions vers l'A4 dans un quartier fréquenté par de nombreux élèves). De même, l'usage de l'embranchement saint-maurien de la voie ferrée de Grande Ceinture (pour les déblais issus du puits de sortie de Bry-Villiers-Champigny) n'est pas infirmé ou confirmé (alors que la ville s'interroge sur le risque d'accentuation des nuisances sonores dans les quartiers concernés).

- La Commission estime dans ses conclusions (Doc C p.12) que certains points sont encore en cours de finalisation (comme les modes de transport pour l'évacuation) ou à l'état de principes (comme l'économie circulaire pour la valorisation). Elle considère néanmoins que l'existence d'un SDED est de nature à permettre des solutions alternatives mais aurait souhaité des éléments détaillés (« *plans de gestion des sites* », « *modalités pratiques de tri et d'évacuation* », etc).

Sur les nuisances et dommages en phase travaux (vibrations, bruit, horaires de chantier, sécurité des déplacements et maintien des accès) :

- Dans son exposé concernant les vibrations et le bruit (Doc A p. 97-99), la SGP rappelle d'abord les bases sur lesquelles elle s'est appuyée pour définir les seuils à respecter puis les moyens mis en oeuvre pour réduire les nuisances (méthodes constructives, plan de management, etc), moyens largement présentés dans le dossier d'enquête.

  - S'agissant de l'identification des seuils en matière de vibrations, la SGP déclare que « *les réglementations sont en fait inexistantes* » ; il n'y a que des « *documents de référence* », « *guides de bonne pratique* », « *recommandations* ». La SGP a donc décidé de s'appuyer sur les dispositions d'une circulaire de 1986 relative aux impacts vibratoires générés par les ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement). *« Il est retenu comme valeur guide un niveau vibratoire de 2 mm/s soit environ 92 dBv, correspondant à des niveaux certes potentiellement perceptibles par des riverains, mais ne présentant pas de risque de dommages, même légers, pour les structures. »*
    La Commune constate que cette valeur guide (retenue en phase études) était déjà mentionnée dans le dossier d'enquête ; la SGP y indiquait aussi que « *les seuils vibratoires relatifs à la phase de travaux seront définis plus précisément en concertation avec les entreprises, une fois les process de réalisation et leur phasage détaillé validé* ». La Commune souhaite des données affinées afin de savoir si les seuils seront modulés selon la nature de la zone (sol et sous-sol) et/ou son occupation. En effet, l'écart est élevé avec les seuils annoncés pour la phase exploitation, à savoir 66 dBv (0,10 mm/s) pour les zones de travail sensibles (hopitaux, laboratoires) et 72 dBv jour - 69 dBv nuit (0,20 / 0,14 mms) pour les zones résidentielles par exemple.

- S'agissant des seuils de bruit, la SGP déclare que « *la réglementation en vigueur ne fixe pas pour les chantiers de seuils limites à respecter* » mais lui impose d'élaborer un « *dossier de bruit de chantier* » qui sera transmis aux préfets et aux maires ; le préfet pourra prendre des mesures particulières par arrêté. La Commune fait observer que des niveaux sonores « *indicatifs* » prévisibles ont déjà été annoncés dans le dossier d'enquête. La Commune sera très attentive aux mesures prises pour limiter les nuisances sonores et rappelle que l'impact de la démolition de l'immeuble de bureaux sur le parvis est une donnée qui n'a pas été prise en compte dans le dossier d'enquête.
- Concernant à la fois les vibrations et le bruit, la SGP fait aussi état d'une réflexion en cours « *basée sur des retours d'expérience* ».
  - Ainsi pour les vibrations, « *[...] la technique du tunnelier [...] permet la construction du tunnel en grande profondeur, et limite de fait les nuisances en surface. Les retours d'expérience de ce type d'équipement montrent que les habitants ne ressentent pas de vibrations. Dans certains cas ponctuels, où la géologie présente des spécificités ou lorsque le tunnel est plus proche de la surface, il sera possible de ressentir au niveau du sol, de faibles vibrations. La vitesse d'un tunnelier étant d'environ de 8 à 14 mètres par jour, ces effets seront cependant temporaires. Ils dureront éventuellement entre 2 et 3 jours pour un bâtiment donné.* »
  - Pour le bruit, ce retour d'expériences conduit la SGP à élaborer une stratégie comportant notamment :
    « *[...] des mesures préventives et correctives adaptées au contexte de chaque site sur la base d'études complémentaires (ex : modélisation), en phase étude, des nuisances prévisibles en phase travaux* »,
    « *[...] un suivi continu des nuisances sonores adapté au contexte de chaque site pour pouvoir objectiver l'intensité de la gêne lors de la concertation avec les parties prenantes afin d'envisager, en discussion avec elles, la mise en place de mesures préventives et correctives complémentaires* ».
- Sur l'ensemble, la Commission d'enquête estime que « *les réponses de la SGP sont satisfaisantes* » puis elle exprime un avis contradictoire. Lorsqu'il s'agit de « *réduire* » ou « *minimiser* » les nuisances, la Commission estime tantôt que « *les modalités pratiques [...] sont clairement énoncées* » tantôt qu'il « *reste à préciser les modalités pratiques* ».
  En revanche, dans ses conclusions (Doc C p. 12), la Commission « *prend acte des mesures prévues par la SGP* » et « *estime pertinente la mise œuvre d'un plan de management* ».
  La Commune constate que le sujet (vibrations et bruit en phase travaux) nécessite des précisions site par site afin de confirmer, affiner ou compléter les données du dossier d'enquête.

➢ Dans son exposé sur les horaires de chantier (Doc A p. 99-100), la SGP présente surtout sa méthodologie générale (comités de suivi des travaux, réunions publiques, agents de proximité, outils de communication). « *Concernant les horaires de chantier, en fonction des contraintes de chantier, des types d'ouvrages et de la sensibilité de chaque site, ils seront adaptés en partenariat avec les collectivités, avec un objectif d'acceptabilité.* »
La Commune rappelle qu'elle a demandé pour les travaux de la gare et de l'ouvrage annexe « *une amplitude horaire inférieure en semaine (7h-19h au lieu de 6h-22h et pas de travaux le samedi)* » compte tenu de la proximité des habitations.

➢ Dans son exposé sur la sécurité des déplacements (Doc A p. 101-102), la SGP expose les impacts des emprises chantier (isolées en permanence par barrière fixe) sur les cheminements et le stationnement ainsi que sa méthodologie générale d'accompagnement

(agents de proximité, éclairage, signalétique, information, etc). *« Lors des travaux de génie civil, comme lors des travaux préparatoires, les chantiers seront organisés localement, au cas par cas, de manière à faciliter la circulation automobile et de la maintenir au moins partiellement, sauf cas particulier de fermeture de voirie acceptée par la commune et mise en oeuvre pour optimiser la durée du chantier et ainsi minimiser la gêne dans le temps. »*
La Commune note que *« La Société du Grand Paris s'engage à assurer l'accès permanent aux habitations, aux commerces, aux emplois et aux lieux publics ».*

Sur les impacts vibratoires et sonores en phase exploitation :

- S'agissant des vibrations (Doc A p. 104-106),
  - la SGP a rappelé sa démarche :
    « La Société du Grand Paris s'est engagée dans une démarche de la maîtrise des bruits solidiens et des vibrations en phase exploitation, applicable en tout point du réseau.
    En l'absence de seuils réglementaires applicables, des valeurs cibles ont été définies par l'annexe 2 du décret n° 2014-1067 du 24 décembre 2014 déclarant d'utilité publique les travaux de réalisation de la ligne rouge 15 sud. » [...]
    « Quant aux vibrations transmises lors de l'exploitation commerciale dans les zones résidentielles, compte tenu des mesures d'évitement et de réduction envisagées, la Société du Grand Paris vise un objectif de niveau vibratoire dans les habitations inférieur à 0,14 mm/s (valeur efficace de la vitesse particulaire). Cet objectif correspond à une absence de gêne pour la grande majorité de la population.
    Pour certaines situations exceptionnelles (constructions atypiques) où le niveau vibratoire généré par la circulation du métro de la ligne 15 serait supérieur à 0,20 mm/s (valeur efficace de la vitesse particulaire), la SGP examinera les mesures compensatoires possibles. »
  - La démarche mise en œuvre par la SGP pour s'assurer du respect de ces objectifs repose sur des modélisations (une cinquantaine de sites), des dispositifs antivibratoires (« *a minima, un équipement de base* »), et des mesures pour vérifier les résultats des modélisations.
    Ces mesures se dérouleront selon le calendrier suivant : *« premiers essais [...] au niveau du tunnel vide avant la pose des équipements », « essais suivants [...] avant la mise en service commerciale de la ligne, pendant une phase dite de marche à blanc », puis « période d'observation pendant le début de la phase d'exploitation ». [...]*
    « Les mesures prévues seront réalisées par des bureaux d'études spécialisés ». [...]
    « Les méthodologies de mise en œuvre de ces mesures, le déroulement de leur réalisation, et les résultats obtenus seront étudiés, et validés par un organisme spécifique dit de second regard qui assurera un rôle de contre-expert de toutes les productions concernant ces mesures. » [...] « Il s'agit du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) ».
  - *« Dans le cas où des dépassements seraient identifiés en phase d'exploitation, une démarche d'analyse sera mise en oeuvre pour comprendre les causes des effets observés. Il s'agira a priori de phénomènes ou paramètres difficilement détectables lors des études et des mesures avant la mise en service. Par exemple, la présence de structures anciennes de bâti, ou la présence de réseaux de canalisations souterrains réagissant fortement avec le tunnel, ou un contexte géologique particulier très ponctuel. »*
    La SGP examinera ensuite les solutions techniques possibles et agira sur le dispositif antivibratoire du métro ou sur les planchers des constructions ou sur le sol (grâce à des filtres) ou sur le réseau de canalisations.

- Dans son appréciation, la Commission commence par dire ceci : « *Ces réponses mettent en évidence que beaucoup de points sont soit en cours de finalisation, soit énoncent des orientations.* ». *La Commission « aurait souhaité que soient précisés les niveaux vibratoires et de bruits solidiens attendus [...], la durée de la période d'observation, la fréquence du suivi [...], les mesures compensatoires possibles pour certaines situations exceptionnelles (constructions atypiques) ».* Mais dans ses conclusions (Doc C p. 13), la Commission se limite à *prendre acte* des mesures adoptées par la SGP, à *relever* les mesures compensatoires que la SGP pourrait envisager et à *approuver* le recours à un organisme de second regard (le CSTB) comme contre-expert.

- La Commune rappelle qu'aucun site saint-maurien ne figurait dans les sites modélisés pour le dossier d'enquête et que la liste des sites à modéliser plus tard n'était pas indiquée. La Commune demande à bénéficier d'une modélisation sur plusieurs sites (en particulier sur les tronçons moins profonds du tracé et/ou en secteurs de carrières et/ou à proximité d'habitations ou d'activités sensibles.
  Par rapport au dossier d'enquête, la Commune reste dans l'attente d'éléments sur l'effet atténuant de la profondeur du tunnel à Saint-Maur et sur le caractère « *a priori négligeable* » du risque sur la partie du tracé au nord de la gare et « *a priori acceptable* » sur la partie du tracé au sud de la gare.

➢ S'agissant des impacts sonores des gares et des ouvrages annexes (Doc A p. 106-109),

- la SGP reprend quelques éléments du dossier d'enquête, en l'occurrence ceux relatifs aux « *valeurs limites d'émergence sonores* ».
  Pour mémoire :
  « Les impacts des gares et des ouvrages annexes de la Ligne 15 Sud ont été évalués en fonction de la proximité des riverains et des niveaux de bruit de fond. En effet, un bruit est d'autant plus susceptible de générer une gêne que l'environnement auquel il s'ajoute est calme. A contrario, un environnement bruyant, notamment à cause du bruit routier qui est généralement le plus prégnant et continu, est susceptible de masquer le bruit généré par la source considérée.
  Dans le langage scientifique cela fait appel à la notion d'émergence d'une source sonore qui correspond à la différence du niveau de bruit induit par l'apparition ou la disparition de la source étudiée. Dans ce sens, il est alors possible de caractériser le risque de gêne engendré par une nouvelle activité (circulations autour d'une nouvelle gare) ou d'une nouvelle installation technique (grille de ventilation, transformateur, etc.). »

  Le décret qui fixe les valeurs limites ne s'applique pas aux infrastructures de transport et aux ICPE mais la SGP déclare que « *l'objectif retenu pour le projet est de viser le respect de ces valeurs limites pour tous les équipements techniques nécessaires au fonctionnement des gares et ouvrages annexes de la Ligne 15 Sud.*
  L'impact des installations techniques des gares ou des ouvrages annexes a donc été généralement considéré comme négligeable lorsque la distance avec les riverains les plus proches est suffisante pour que le bruit généré ne puisse être perceptible (<1dB) et comme faible lorsque des riverains sont présents dans la zone d'influence potentielle et que différentes mesures d'atténuation seront mises en place afin de limiter les émergences ».

  La SGP cite ensuite les « *dispositifs d'absorption phonique* » implantables dans les installations de ventilation « *pour réduire le bruit s'échappant des grilles en surface* » et « *les mesures de bruit* [qui] *seront effectuées avant la mise en service* ».

- La Commune rappelle sa demande de précisions quant à l'impact de la démolition de l'immeuble de bureaux sur le parvis de la gare et sa demande de modélisation du bruit autour de l'ouvrage annexe. Par ailleurs, les conclusions générales de la SGP ne sont pas

vraiment analysables par la Commune puisque l'emplacement des équipements techniques de la gare n'était pas indiqué dans le dossier d'enquête et n'est toujours pas connu.

Sur les servitudes associées au tunnel :

- La Commission a souhaité des précisions à ce sujet, bien qu'il relève plutôt d'une enquête parcellaire. La réponse détaillée (Doc A p. 113) de la SGP est la suivante :
  « Seuls les propriétaires de parcelles dont les tréfonds sont acquis par la société du Grand Paris sont concernés par les servitudes suivantes :
  Une servitude conventionnelle : il s'agit d'une clause qui est inscrite dans la promesse de vente des tréfonds, qui institue des obligations à l'attention du propriétaire du fond lorsqu'il veut engager des travaux sur sa parcelle. En application de cette clause, le riverain ne pourra faire des travaux que lorsqu'il sera convenu avec la SGP que ces travaux ne seront pas de nature à porter atteinte au projet de construction du tunnel et à l'implantation et au fonctionnement du futur réseau de transport public souterrain.
  Une servitude légale lorsque seront construits, achevés et mis en exploitation les ouvrages souterrains du RTPGP : les articles L.554-1 et R.554-2 du Code de l'environnement prévoient, en effet, que pour tous travaux, ces derniers doivent être effectués dans des conditions qui ne sont pas susceptibles de porter atteinte à la continuité de fonctionnement du réseau, à l'environnement, à la sécurité des travailleurs et des populations situées à proximité du chantier, ou à la vie économique. Ces dispositions instaurent un mécanisme de prise en compte de dispositions techniques et organisationnelles afin que les travaux que pourraient envisager ultérieurement les propriétaires en surface ne nuisent pas au bon fonctionnement de l'ouvrage de transport souterrain, en tréfonds. »

  Dans son appréciation, la Commission estime notamment qu'il « *est essentiel que les propriétaires en soient avertis* ».
  C'est pourquoi, la Commune précise que la SGP a saisi la Ville aux fins de veiller à ce que les autorisations d'urbanisme demandées sur le linéaire de l'emprise tunnel soient étudiées en tenant compte de cette contrainte quitte à surseoir à statuer. En effet, le code de l'urbanisme (article L.111-9) le permet pour des terrains compris dans une opération déclarée d'utilité publique. Le service municipal de l'urbanisme a été dûment sensibilisé à cet effet.

- Par ailleurs, la Commune constate que la Commission a ajouté dans son appréciation un paragraphe qui ne figure pas dans la réponse de la SGP jointe en annexe 5 du rapport. La Commission déclare ceci : *« La SGP pourrait demander la mise en oeuvre du décret du 2 décembre 2015 n°2015-1572 afin d'établir une servitude d'utilité publique des tréfonds n'imposant pas leur achat. La SGP ne compte pas le demander pour la ligne 15 Sud et souhaite procéder à l'achat des tréfonds sur l'ensemble de la ligne. Ainsi, la servitude conventionnelle sera inscrite dans la promesse de vente des tréfonds, et donc portée à la connaissance des propriétaires. »*
  La Commune prend note de cette position de la SGP (et rappelle qu'à Saint-Maur l'enquête parcellaire tunnel a déjà eu lieu, précisément pour l'acquisition des tréfonds par la SGP).

Sur les procédures de constats préalables du bâti (avant travaux) :

- La Commune observe que ce sujet a fait l'objet d'une réponse détaillée de la SGP (Doc A p. 102-103) qui sera très utile.
  La Commission en a pris acte dans ses conclusions (Doc C p. 13) et a recommandé à la SGP « *que ces procédures [...] soient explicitées dans une brochure à mettre à disposition des services des mairies* [...] ».

  Pour mémoire, le dispositif est le suivant :
  « La politique que la SGP met en place au sujet des constats préalables du bâti repose sur les résultats des enquêtes de vulnérabilité du bâti et distingue trois cas de figure :

1) Pour tous les biens immobiliers situés au droit du tunnel et concernés, soit par l'établissement de la servitude en tréfonds créée par l'article 52 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, soit par l'acquisition par la SGP d'un volume en tréfonds, la SGP s'engage à réaliser un constat contradictoire amiable de l'état du bâti, dans les 6 mois précédant la réalisation du tunnel du métro, avec un expert choisi conjointement par le propriétaire et la SGP. Cet expert peut être accompagné d'un huissier de justice pour faciliter les relations avec le propriétaire du bâti. La SGP prend en charge les frais d'expertise et d'huissier. Cet engagement n'est pas fonction de la vulnérabilité du bâti ni de sa situation par rapport aux travaux de la SGP.

2) Pour les biens immobiliers situés en mitoyenneté de démolitions ou d'affouillements ou de travaux de génie civil commandés par la SGP (par exemple : puits d'accès de tunneliers, boîtes gares, ouvrages annexes), le constat contradictoire sera mené dans le cadre d'une procédure en référé constat engagée par la SGP devant le tribunal administratif compétent [...]. Il est prévu que la SGP prenne en charge la totalité des frais de procédure et d'expertise. Une telle requête sera aussi déposée dans les 6 mois précédant le démarrage des travaux.

3) Pour les biens immobiliers pour lesquels la poursuite des études de diagnostic révèleront une sensibilité particulière, notamment en zones géotechniques spécifiques telles que carrières, éboulis, de nature à justifier de l'utilité d'un référé expertise, la SGP saisira plutôt le tribunal d'une requête en référé expertise, en vue de la désignation d'un expert qui examinera préventivement l'évolution éventuelle du bâti pendant toute la durée des travaux et recherchera les causes des dommages éventuellement causés. Il est prévu que la SGP prenne en charge la totalité des frais de procédure et d'expertise.

Si un même immeuble est concerné par plusieurs de ces cas, c'est le cas le plus contraignant qui s'appliquera : par exemple, un immeuble situé en zone géotechnique spécifique et au droit du tunnel, fera l'objet d'un référé expertise demandé par la SGP.
Lorsqu'un riverain n'est concerné par aucun de ces trois cas, il peut saisir la SGP d'une demande motivée de constat préalable. Ces demandes seront traitées au cas par cas. Il peut également saisir directement le juge des référés qui statuera sur sa demande. »

- La Commune demandera à la SGP des précisions sur ces dispositifs. Ainsi, quel est le périmètre d'application du troisième ? Est-ce que le second concerne aussi les propriétés mitoyennes des parcelles impactées par le passage du tunnel en sous-sol ? La Commune rappelle, en effet, qu'elle a demandé pour son patrimoine historique, notamment les vestiges de l'Abbaye, un constat préalable de leur état, un suivi en phase travaux, voire leur consolidation préalable.

Sur les procédures de constats en phase travaux et en phase exploitation :

- La Commune observe que ce sujet a fait l'objet d'une réponse de la SGP (Doc A p. 109-110) beaucoup moins détaillée que pour les constats préalables.

  Dans ses conclusions (Doc C p. 13), la Commission « *insiste sur la nécessité de définir une procédure pour la gestion des éventuels dommages ou nuisances générés pendant la phase d'exploitation* » et recommande à la SGP « *que ces procédures [...] soient explicitées dans une brochure à mettre à la disposition des services des mairies* [...] *et sur le site internet de la SGP* ».

  Pour mémoire, la réponse de la SGP (qui peut être utile aux riverains même si elle est encore incomplète) est la suivante :
  « En qualité de maître d'ouvrage de travaux publics, la SGP engage sa responsabilité sans faute vis-à-vis des riverains, qui sont qualifiés de tiers par rapport aux travaux publics, ainsi que par rapport à l'ouvrage public.

Aussi, durant les travaux, les riverains pourront faire valoir les nuisances ou dégradations sur leur bâti dans la mesure où ils établiront que les travaux de réalisation du projet sont la cause directe de ces dommages.
Ils pourront aussi faire valoir de tels préjudices s'ils résultent de manière directe et certaine de l'existence ou du fonctionnement de l'ouvrage une fois construit. Il n'y a pas de limitation dans le temps de cette responsabilité. La société du Grand Paris n'a pas encore défini de procédure pour la gestion des éventuels dommages ou nuisances générées pendant la phase d'exploitation de la ligne de métro.
A noter tout de même que la politique de la SGP est de privilégier la voie amiable, comme en témoigne la création actuellement d'une commission d'indemnisation des commerçants pour la ligne 15 Sud. »

- La Commune constate avec satisfaction que la Commission d'enquête a fait de l'information sur ces procédures sa recommandation n°4 du volet gares.

Sur les recommandations formulées par la Commission d'enquête (cinq dans le volet Loi sur l'Eau et six dans le volet construction des gares) :

Les recommandations sur un aspect général du projet ou sur des sujets pouvant s'appliquer aux travaux sur Saint-Maur ou bénéficier aux riverains saint-mauriens ont été abordées ci-dessus dans la thématique correspondante.