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 19 novembre 2015

N° 22

Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud) : information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

 Membres composant le Conseil Municipal
 49
 Nomenclature : 5.2

 Membres en exercice
 49
 Numéro :

 Membres présents
 40
 Date réception :

 Membres excusés et représentés
 4
 Date réception :

 Membres absents non représentés
 5
 Date réception :

 Pour
 41
 Contre
 3

 Abstention
 0
 Ne prend pas part au vote
 0

Le 19 novembre 2015 à 19h00, les membres du Conseil Municipal se sont réunis publiquement sous la présidence de Monsieur Sylvain BERRIOS, Maire, au nombre de 40, au lieu habituel de leurs séances. Ils avaient été convoqués le .

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

M. Sylvain BERRIOS Maire
M. Sylvain BERRIOS Maire
Mme Nicole CERCLEY, Mme Laurence COULON, M. Julien KOCHER, M. André KASPI, Mme Carole DRAI, M. Roméo DE AMORIM, Mme
Dominique SOULIS, M. Pierre-Michel DELECROIX, M. Germain ROESCH, Mme Jacqueline VISCARDI, Mme Hélène LERAITRE, Maire-Adjoints
M. Jean-Marc BRETON, Mme Valérie FIASTRE, M. Jean-Philippe COMBE, Mme Geneviève GAUTRAND, Mme Sabine CHABOT, M. Henri
PETTENI, M. Didier KOOLENN, Mme Rosa JURADO, M. Laurent DUBOIS, Mme Agnès CARPENTIER, M. Philippe CIPRIANO, Mme Agathe
BONAMOUR DU TARTRE, M. Pierre GUILLARD, Mme Jocelyne JAHANDIER, M. Marc COHEN, Mme Nadia LECUYER, M. Claude BAHIER, M.
Jacques LEROY, Mme Patricia RIBEIRO, M. René GAILLARD, M. Nicolas CLODONG, Mme Marie-Laure DE FONTAINE VIVE CURTAZ, Mme
Sylvie LAGARDE, M. Thierry COUSIN, Mme Marie-Pierre GERARD, M. Jean-Richard TESSIER, Mme Elisabeth BOUFFARD-SAVARY, M. Denis
LAURENT, Conseillers Municipaux.

Etaient absents excusés et représentés:

Mme Pascale LUCIANI-BOYER qui a donné pouvoir à Mme Patricia RIBEIRO, M. Yannick BRUNET qui a donné pouvoir à M. Jacques LEROY, M. Bernard VERNEAU qui a donné pouvoir à M. René GAILLARD, Mme Catherine THEVES qui a donné pouvoir à Mme Elisabeth BOUFFARD-SAVARY.

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 :

Mme Dominique WAGNON, M. Cédric LAUNAY, Mme Yasmine CAMARA, M. Adrien CAILLEREZ, Mme Valérie CHAZETTE.



OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'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 Valde-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

OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

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 ;

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 2014 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 l'avis de la Commission Cadre de vie, urbanisme, développement durable et économique en date du 10 novembre 2015,

LE CONTEXTE DE LA SAISINE

Par <u>courrier reçu le 06 octobre 2015</u>, le Préfet du Val-de-Marne a transmis à la Commune de Saint-Maur-des-Fossés l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture d'une enquête publique unique environnementale pour la réalisation du tronçon Pont-de-Sèvres / Noisy-Champs de la ligne 15 sud du métro « Grand Paris Express ». La mairie de Saint-Maur-des-Fossés faisant partie des vingt-cinq mairies lieu d'enquête, <u>le dossier d'enquête lui a été livré le 20 octobre</u>. La Commune étant concernée, d'une part, par les enjeux du passage de cette ligne de transport sur son territoire (avec gare d'interconnexion) et, d'autre part, par l'accueil de cette enquête publique en mairie, le <u>Conseil municipal se saisit pour information et avis.</u>

L'ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET DE LIGNE 15 SUD DU MÉTRO « GRAND PARIS EXPRESS », RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

L'exposé détaillé de cet état d'avancement du projet figure ci-joint en ANNEXES 1 et 1bis.

En synthèse, le Grand Paris Express est un <u>projet de réseau de transport collectif</u> qui comprend la création de quatre lignes de métro automatique et l'extension de deux lignes existantes autour de Paris. Le maître d'ouvrage du projet est la Société du Grand Paris (SGP), établissement public à caractère industriel et commercial. La ligne 15 sera la première à voir le jour avec l'ouverture, à l'horizon 2022, de son tronçon sud (reliant les gares de Pont-de-Sèvres et de Noisy-Champs). <u>Ce tronçon comporte</u> 33 km de tunnel, 16 gares, 38 ouvrages annexes, 2 sites de maintenance, 3 plates-formes fluviales, 2 plates-formes ferroviaires.

<u>Sur le territoire de Saint-Maur-des-Fossés</u>, la ligne 15 sud sera en interconnexion avec le RER A en gare de Saint-Maur-Créteil. Pour la réalisation de cette ligne, les travaux sur le territoire communal comporteront la construction de la gare, d'un puits d'accès – secours – ventilation, et du tunnel qui traversera la ville.

Après enquête publique en octobre-novembre 2013, <u>les travaux de la ligne 15 sud ont été déclarés d'utilité publique par décret du 24 décembre 2014</u>. Cette DUP vaut déclaration de

OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

projet d'intérêt général et mise en compatibilité des documents d'urbanisme (notamment du Plan d'Occupation des Sols de Saint-Maur-des-Fossés).

<u>Un arrêté du Préfet du Val-de-Marne du 19 février 2015 a déclaré cessibles les parcelles</u> nécessaires au projet, notamment sur le territoire de Saint-Maur-des-Fossés.

Pour mémoire, en matière d'urbanisme et d'aménagement, <u>la Ville de Saint-Maur a refusé la mise en place d'un Contrat de Développement Territorial</u> (opération d'aménagement urbain entraînant des expropriations dans un large périmètre autour des gares). De ce fait, à Saint-Maur, les acquisitions ou les transferts de gestion auxquels la Société du Grand Paris doit procéder pour réaliser les travaux se limitent exclusivement aux emprises nécessaires pour la gare, l'ouvrage annexe et le tunnel.

<u>Pour ajuster les emprises du tunnel et des ouvrages</u>, la SGP a réalisé des diagnostics du bâti, des sondages de sols et étudié des scénarios de construction de la gare et de l'ouvrage annexe (le puits d'accès – secours- ventilation).

En février 2015, le comité de pilotage réunissant la Société du Grand Paris et la Ville de Saint-Maur a choisi le scénario de construction de la future gare. Les quais seront situés à une profondeur de 52 m. Le choix d'une construction en grande profondeur plutôt que d'une gare à ciel ouvert va permettre de concentrer les travaux majoritairement sous le parvis de Saint-Maur-Créteil. Ainsi, il ne sera pas nécessaire d'occuper une emprise beaucoup plus large et donc invasive en surface pour le quartier. Néanmoins, les études techniques et architecturales pour insérer la gare dans le site ont conduit la SGP à modifier légèrement l'emplacement de la boîte gare souterraine et donc l'emprise des acquisitions de tréfonds nécessaires.

De même, après études techniques, le <u>tracé exact de l'emprise tunnel</u> a été affiné parcelle par parcelle. [Voir plan issu du dossier d'enquête parcellaire 2015, ci-joint en ANNEXE 1bis] La longueur du tunnel sur Saint-Maur est de l'ordre de 1,37 km. La largeur des tréfonds acquis pour la réalisation du tunnel est de 14 mètres. La limite supérieure des tréfonds à acquérir par la SGP pour le tunnel se situe à une profondeur qui varie (globalement) entre moins 30 mètres et moins 47 mètres par rapport au sol du terrain situé au-dessus.

Le <u>puits d'accès – secours – ventilation</u> demeure situé au nord du tracé saint-maurien (en bas de la rue de l'Abbaye, pour partie sur une parcelle privée et pour partie sur le domaine public de la ville). Enfin, de source SGP, le <u>poste de redressement</u>, initialement figuré à l'angle de la rue des Remises et de la rue d'Alsace-Lorraine, aurait été déplacé et inséré dans l'emprise gare.

Les enquêtes parcellaires

En fonction des travaux à réaliser, ce projet de métro souterrain nécessite soit des terrains avec surface et sous-sol, soit uniquement des « tréfonds » (ou « lots de volume ») c'est-àdire une partie du sous-sol de certaines parcelles (ainsi par exemple pour le passage du tunnel).

Afin d'identifier avec justesse à qui appartiennent ces parcelles et tréfonds, et quels droits s'y rattachent, l'Etat et la Société du Grand Paris ont déjà organisé sur ce seul tronçon <u>cinq</u> enquêtes parcellaires (dont deux à Saint-Maur, en décembre 2013 et en octobre 2015).

La Commune de Saint-Maur-des-Fossés est directement concernée en sa qualité de propriétaire de parcelles appartenant au domaine public communal. Il s'agit notamment du parking public sous le parvis de l'actuelle gare de Saint-Maur-Créteil et de tréfonds sous diverses voies publiques (et sous le parc de l'abbaye).

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE LA PROCÉDURE ET DES TRAVAUX

L'exposé détaillé de ce calendrier prévisionnel figure ci-joint en ANNEXE 1.

OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

En synthèse, les principales étapes à venir pour la réalisation sur Saint-Maur du projet de métro du Grand Paris Express sont les suivantes :

- > 2015 (du 26 octobre au 28 novembre) : <u>enquête publique unique environnementale</u> « Loi sur l'Eau Construction des gares » ;
- 2016 (février-mars) : enquête parcellaire (le cas échéant) pour l'ouvrage annexe et pour des emprises complémentaires liées à la modification du périmètre de la gare souterraine;
- > 2016 (à partir du 1er trimestre) : travaux préparatoires avant le chantier de génie civil ;
- > 2017 (à partir du 1^{er} trimestre) : début des <u>travaux de génie civi</u>l (construction de la gare) pour une durée de 4 à 5 ans (tunnel inclus) ;
- > 2022 : <u>ouverture</u> de la ligne 15 sud.

L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE ENVIRONNEMENTALE 2015 SUR SAINT-MAUR (et trente-trois autres communes)

L'exposé détaillé de cette procédure d'enquête unique figure ci-joint en ANNEXE 2.

<u>Aux termes de l'arrêté inter-préfectoral du 28 septembre 2015,</u> cette enquête a lieu sur le territoire de trente-quatre communes dont Saint-Maur-des-Fossés. Elle est coordonnée par le Préfet du Val-de-marne.

- L'enquête publique se déroule du 26 octobre au 28 novembre 2015 inclus.
- L'ensemble du dossier est accessible sur un site internet dédié : www.enquetepubliqueuniqueligne15sud.fr
- Les observations peuvent être consignées sur les registres d'enquête (dans les vingt-cinq mairies lieu d'enquête et en préfecture du Val-de-marne) mais aussi adressées par courrier électronique via le site internet précité.

Chaque commune lieu d'enquête a reçu le même dossier d'enquête relatif à l'ensemble du tracé de la ligne 15 sud.

A Saint-Maur, le dossier à consulter et le registre pour recueillir les observations écrites sont mis à disposition du public à l'Hôtel de Ville (4è étage). Trois permanences d'un membre de la commission d'enquête ont été organisées : mercredi 04 novembre (15h à 18h), mardi 17 novembre (15h à 18h), samedi 28 novembre (9h à 12h) ;

La composition du dossier d'enquête publique unique environnementale

Le dossier d'enquête se compose matériellement de huit pièces (représentant 2 760 pages) à savoir : un « Dossier d'information », une « Présentation du dossier Loi sur l'Eau », une « Etude d'impact de la ligne 15 sud » (en 5 pièces), et l'« Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la ligne 15 Sud (rouge) et compléments apportés ».

L'objet de l'enquête et la portée de la procédure choisie

Le projet de Ligne 15 sud a fait l'objet en 2013 d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Le dossier d'enquête comportait donc une étude d'impact réalisée dans ce cadre. Avant le démarrage des travaux, la Société du Grand Paris doit encore obtenir diverses autorisations administratives, notamment au titre du code de l'environnement, du code forestier et du code de l'urbanisme. Or, certaines de ces procédures nécessitent la production d'une étude d'impact (ou d'un « document d'incidences Loi sur l'Eau ») voire l'organisation de plusieurs enquêtes publiques de ce fait.

Afin de respecter le calendrier prévisionnel des travaux, l'Etat et la Société du Grand Paris ont décidé de mutualiser plusieurs procédures en organisant <u>une enquête publique</u>



OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

« unique » environnementale. Elle porte sur « l'autorisation au titre de la loi sur l'eau » et sur la construction des gares et du site de maintenance des infrastructures (SMI) de Vitrysur-Seine.

En l'espèce, les principaux fondements réglementaires sont les suivants :

- L'article L.122-1 du code de l'environnement sur les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine. En l'espèce, le projet de ligne 15 sud relève de plusieurs rubriques du tableau annexé à <u>l'article R.122-2</u>: métros souterrains (8°), tunnels (7°) et permis de construire selon le volume construit (36°).
- L'article L.214-1 du code de l'environnement sur les projets ayant des impacts sur les eaux superficielles ou souterraines et les milieux humides. Les Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements (IOTA) relevant de la réglementation « Loi sur l'Eau » sont spécifiés dans une nomenclature annexée à <u>l'article R.214-1</u>. Le projet de ligne 15 sud en relève (au titre d'une douzaine de rubriques.

Sur l'actualisation 2015 de l'étude d'impact 2013 et de l'avis de l'Autorité environnementale 2013

- ➤ En vertu de l'article R.122-8 du code de l'environnement, lorsque la réalisation de l'opération nécessite plusieurs études d'impact, il est possible d'actualiser l'étude d'impact précédemment réalisée. Les avis émis par l'Autorité environnementale sont également actualisés. C'est ce qui a été fait pour cette enquête publique 2015.
- ➤ La portée de l'étude d'impact 2015 et de l'avis 2015 de l'Autorité environnementale
 L'étude d'impact soumise à enquête publique 2015 vaut « document d'incidences Loi sur l'Eau » et
 constitue un « Dossier unique Etude d'impact / dossier Loi sur l'eau ». Elle sera ensuite produite
 dans les dossiers de demande de permis de construire (code de l'urbanisme) et dans les dossiers de
 demande d'autorisation de défrichement (code forestier). L'Avis de l'Autorité environnementale 2015
 (s'étant prononcé sur les gares) sera lui aussi joint aux dossiers de demande de permis de
 construire.

La mutualisation de l'enquête et son incidence sur la poursuite des procédures d'autorisation :

- La possibilité d'organiser une seule enquête est prévue par le code de l'environnement (<u>articles L.123-6, R.214-42 et R.214-43</u>) et par le code de l'urbanisme (<u>article R.423-58</u>). La Société du Grand Paris indique que cette procédure peut être retenue puisque les dossiers (d'autorisation) sont instruits de manière « corrélée » et que l'organisation de l'enquête inclut les demandes au titre du code de l'urbanisme, du code de l'environnement et du code forestier.
- ➤ En conséquence et en vertu de l'article R.423-58 du code de l'urbanisme, « [...] il n'y a pas lieu à nouvelle enquête au titre du permis de construire ou d'aménager, sauf si le projet a subi des modifications substantielles après la clôture de l'enquête ».
- ➤ Le cas particulier des « opérations connexes »: Dans la procédure « Loi sur l'eau », le code de l'environnement permet à un maître d'ouvrage d'intégrer dans son dossier Loi sur l'Eau les demandes d'autorisation liées à une opération connexe conduite par un tiers. En l'espèce, la Société du Grand Paris, a intégré l'analyse des « interconnexions » (par exemple les couloirs de correspondance) entre RATP (ou SNCF) et SGP. En revanche, elle déclare ne pas avoir intégré au dossier unique (au titre de la « Loi sur l'Eau » Code de l'Environnement) les projets connexes ; « seuls les principes généraux d'aménagement y seront présentés ». Il s'agit plus précisément des projets urbains autour des gares.

LES OBSERVATIONS DE LA COMMUNE SUR LA FORME

L'exposé détaillé des observations sur la forme figure ci-joint en ANNEXE 3.

En synthèse, la Commune émet les observations suivantes (au vu des pièces du dossier d'enquête publique) :

OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

I- Sur le choix d'une enquête publique UNIQUE et sa mise en œuvre dans le dossier soumis à enquête.

- La Commune constate qu'il subsiste au début du dossier d'enquête (pièce A) une forme d'incertitude sur le choix de cette procédure, présentée comme des « hypothèses » ou comme « à valider ».
- ➤ La Commune rappelle que, dans le cadre d'une enquête publique unique (article R.123-7 du code de l'environnement), le registre d'enquête et le rapport d'enquête sont uniques. Mais l'enquête fait l'objet de « conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises ».
- > La Commune estime qu'il est donc important de veiller à ce que, même « sécurisée », la mutualisation des enquêtes par l'État et la Société du Grand Paris ne limite pas les droits d'information et de participation du public, compte tenu des enjeux.
- ➤ La Commune s'interroge sur la possibilité pour le public de percevoir les conséquences de la mutualisation du volet « autorisation Loi sur l'Eau » et du volet « construction des gares et du site de maintenance des infrastructures ». Or, cette mutualisation va permettre à la Société du Grand Paris d'éviter une enquête publique lors du dépôt des permis de construire des gares.
- ➤ La Commune estime qu'il est nécessaire de s'assurer que les projets de gare sur lesquels l'avis du public est sollicité (quant à leurs impacts potentiels) sont suffisamment avancés. La Commune analysera ci-après les éléments relatifs à la gare d'interconnexion de Saint-Maur-Créteil et considèrera qu'ils sont insuffisants en l'état.
- ➤ La Commune rappelle que les demandes d'autorisation d'urbanisme (permis de démolir, permis de construire) dans les villes qui accueilleront des ouvrages seront instruites par les services de l'Etat. Néanmoins, la Commune émettra un avis et sera particulièrement attentive au respect des prescriptions d'urbanisme et d'environnement afin de préserver le cadre de vie et la qualité de vie des Saint-Mauriens, en phase chantier comme en phase exploitation.
- S'agissant notamment des « projets urbains connexes », la Société du Grand Paris déclare que « seuls les principes généraux d'aménagement y seront présentés ». La Commune constate qu'il est très complexe de saisir qu'ils ne sont pas « intégrés » au dossier unique « au sens de la « Loi sur l'eau Code de l'environnement ». En effet, pour répondre aux exigences du code de l'environnement sur les études d'impact et aux attentes de l'Autorité environnementale, on trouve dans le dossier d'enquête des éléments assez précis sur ces projets connexes. La Commune estime que, sur Saint-Maur, les éléments fournis vont au-delà des « principes généraux » alors que ces projets ne sont ni finalisés, ni validés.

II- Sur le dossier soumis à enquête

- ➤ La Commune observe que 2 720 pages du dossier sont au format A3 ce qui représente le double à lire. A lui seul, le « Résumé non technique » représente près de 300 pages. Compte tenu du sujet et de la structure réglementaire du dossier, l'ensemble demeure d'un accès très complexe.
- Dans les éléments concernant Saint-Maur, la Commune a constaté la présence d'un certain nombre de données divergentes sur un même sujet. Même si cela peut être dû à l'actualisation non simultanée des pièces initiales, ce manque d'harmonisation est regrettable au regard des enjeux.

OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

III- Sur les modalités de consultation du dossier et de participation du public

> Compte tenu des enjeux du projet et de l'ampleur du dossier, la Commune se félicite de la possibilité offerte au public de consulter le dossier et de contribuer à l'enquête par voie électronique durant cinq semaines (avec trois permanences de la commission d'enquête à Saint-Maur).

LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMUNE SUR LE FOND

Au vu des pièces du dossier d'enquête publique, la Commune émet les observations suivantes sur les enjeux, impacts et mesures (d'évitement, réduction, compensation) liés au passage de la ligne 15 sud du métro Grand Paris Express et à la réalisation des ouvrages (tunnel, gare et puits de secours-ventilation) sur le territoire de Saint-Maur-des-Fossés :

L'AIRE D'ÉTUDE

Pour mémoire, l'aire d'étude diffère selon les thématiques environnementales afin de garantir la pertinence de l'analyse. C'est pourquoi, le dossier distingue :

- Une aire d'étude locale, dite de base ou fuseau d'étude, qui correspond à un fuseau de 500 mètres de part et d'autre du projet retenu (avec des zooms) ;
- Une aire d'étude plus large, à l'échelle du Grand Paris Express et de la région.

LE PROJET URBAIN CONNEXE et l'occupation du sol

- ➢ Pour insérer la gare d'interconnexion de Saint-Maur-Créteil, la Société du Grand Paris a dû acquérir la totalité de l'immeuble de bureaux du parvis pour le démolir. La Commune constate que le « projet urbain connexe » est présenté à plusieurs reprises dans le dossier d'enquête. Il s'agit de l'opération qui sera réalisée à la place de l'immeuble de bureaux après insertion de la gare. La SGP annonce notamment qu'il s'agira d'un « projet immobilier connexe sans surplomb de part et d'autre du bâtiment voyageur », « un ensemble composé de 7 000 m² de logements et 1 500 m² de commerces ». On suppose que ce sont des m² de SDP (surface de plancher).
- ➤ La Commune conteste cette présentation et les illustrations graphiques associées car le projet urbain connexe n'en est pas à ce stade d'avancement. La Ville n'a pas connaissance de ces données détaillées et n'a pas été consultée sur ces partis architecturaux et paysagers. L'opération connexe, son emprise et son programme n'ont pas encore été arrêtés. La Commune rappelle que ce projet sera réalisé en liaison avec la Ville dans le respect des règles d'urbanisme du quartier.
- Dans l'analyse des enjeux et impacts liés à « l'occupation du sol » (dans un rayon de 500m aux abords de la gare), l'étude relève « une proportion importante d'habitations individuelles qui représente un fort potentiel de densification » et conclut que « le tissu urbain actuel particulièrement dense limite les opportunités en termes de nouveaux projets à proximité immédiate de la gare ». La Commune rappelle qu'elle a refusé la signature d'un Contrat de Développement Territorial et réaffirme la vocation résidentielle (accompagnée d'activités et commerces) du secteur.

MILIEUX NATURELS, FAUNE, FLORE,

> La Commune constate que le parc de l'Abbaye et le site des bords de Marne autour de l'ouvrage annexe situé impasse de l'Abbaye est identifié comme riche et diversifié en ce

OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

qui concerne l'avifaune. Dans l'ensemble, les enjeux faune-flore sont plutôt caractérisés comme « faibles à modérés ». Le site est considéré comme « zone non humide » ou zone potentiellement humide » selon le type de critères retenu. Les îles de la Marne sont également source d'enjeux mais en proximité des ouvrages de Champigny.

> La Commune sera attentive en particulier à la phase chantier et à la perturbation des milieux qui pourrait en découler.

PAYSAGE, PATRIMOINE

- ➤ La Commune constate la prise en compte de ses « quartiers anciens » avec le détail de leur statut de protection [l'abbaye (classée), l'église Saint-Nicolas (classée), l'hôtel de Largentière (inscrit)] et de leurs éléments protégés. Les vestiges archéologiques du site de l'Abbaye sont dûment signalés.
 - Le site présente également un fort intérêt paysager, de même que la boucle de la Marne qualifiée de « site remarquable ».
 - S'agissant de travaux souterrains, les impacts sont analysés et traités surtout au regard des impacts vibratoires en phase chantier et en phase exploitation.
- > La Commune note que « le service régional de l'archéologie préventive sera invité à réévaluer les enjeux et à prescrire si nécessaire des diagnostics archéologiques ».
- ➤ La Commune demande des mesures particulières (constat, suivi, voire consolidation préalable) concernant les vestiges de l'Abbaye. (voir ci-dessous en rubrique « Géologie »).
- > La Commune sera également attentive à l'éventuel impact esthétique et paysager des émergences de l'ouvrage annexe (pour partie sur parcelle privée et pour partie sur domaine public) au niveau de la rue de l'Abbaye.

HYDROGRAPHIE ET RISQUE INONDATION

Eaux superficielles – Risques associés - Gestion du risque inondation Sur les enjeux

➤ Le fuseau d'étude traverse trois cours d'eau dont la Marne en deux endroits (dans le secteur de la boucle de Saint-Maur-des-Fossés). Les deux enjeux principaux du projet sont la prise en compte du risque inondation par débordement de la Seine et de la Marne et le respect des objectifs d'atteinte du bon état des masses d'eau.

<u>Sur l'emplacement des ouvrages de l'ensemble de la ligne</u>

> De manière globale, la Commune constate qu'un quart des ouvrages de la ligne 15 sud sont réalisés en zone inondable alors que la diminution de la vulnérabilité du territoire au risque d'inondation est une priorité.

Sur l'inondabilité des ouvrages saint-mauriens

- Rappel du « seuil d'inondation au sens de la Directive inondation :
 - 1. crue fréquente : crue de janvier 1982 (période de retour 10 ans) ;
 - 2. crue moyenne : crue de janvier 1910 (période de retour 100 ans) ;
 - 3. crue extrême : pas d'événement historique connu,..., (période de retour 1 000 ans). »
- De façon constante, l'ouvrage annexe (dit Impasse de l'Abbaye ») est situé en zone de crue moyenne (1910) soumise au PPRI et en zone de crue extrême. La gare, en revanche, n'est pas toujours qualifiée de façon similaire. Située hors PPRI / zone de crue moyenne 1910, elle est citée en zone de crue extrême ; mais c'est tantôt un ouvrage non inondable et tantôt un ouvrage inondable, sans toujours pouvoir saisir au regard de quel type de crue.



OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

La « mise hors d'eau de l'ensemble de l'infrastructure jusqu'à la cote de crue centennale, augmentée de 20 cm » s'applique-t-elle bien aussi à la gare de Saint-Maur-Créteil (alors qu'elle n'est pas en zone de crue 1910) ?

Sur la synthèse de la gestion du risque inondation

➢ Pour l'ouvrage annexe (impasse de l'Abbaye), en phase exploitation, la surface soustraite à la crue est de 160 m² et le volume soustrait est de 195 m³. La mesure de compensation est la création d'un bassin de stockage dédié et situé à proximité de l'ouvrage. Où est-il situé par rapport aux dispositifs émergents présentés sur la fiche relative à cet ouvrage ? Ouelles sont les caractéristiques de ce bassin et ses impacts ?

Eaux superficielles – Gestion des eaux pluviales

La Commune estime insuffisants les éléments concernant la gestion des eaux pluviales, notamment en phase chantier, et demande plus de précisions sur le rejet dans le réseau local existant (communal ou départemental).

Eaux superficielles - Usages - Alimentation en eau potable

- > La Commune rappelle que l'usine de production, traitement et distribution des eaux de Saint-Maur-des-Fossés est actuellement exploitée en régie municipale directe et non par le SEDIF (syndicat des eaux d'Île-de-France) comme l'indique le dossier d'enquête.
- La Commune prend acte que le projet ne porte pas atteinte à la prise d'eau en Marne (de type captage au fil de l'eau) nécessaire au fonctionnement de l'usine des eaux de Saint-Maur.

GÉOLOGIE, HYDROGÉOLOGIE ET RISQUE MOUVEMENTS DE TERRAIN

Les impacts du tunnel et des ouvrages sur les eaux souterraines

Deux types d'impact ont été étudiés : en phase chantier, l'effet lié à l'abaissement du niveau de nappe et, en phase exploitation, l'effet résultant de la perturbation des écoulements souterrains induit par l'obstacle créé par la présence du tunnel et des gares (« effet de barrage »). »

L'étude conclut qu'en phase définitive, les effets barrage sont « globalement faibles » et notamment que « L'impact piézométrique est nul dans l'aquifère de la craie ».

En phase chantier, « l'abaissement du niveau de la nappe serait de l'ordre d'une dizaine de centimètres dans la nappe de la craie » pour le « cas probable » et « compris entre 1 mètre et une dizaine de centimètres » pour le « cas extrême » qui considère « de moins bonnes performances des dispositions constructives en raison notamment d'aléas géologiques locaux. »

> La modification du niveau des nappes ne risque-t-elle pas d'affecter les caractéristiques géotechniques des sols et notamment de la craie ?

Conséquences sur les réseaux d'assainissement

Concernant la gestion des eaux d'épuisement (en phase chantier et en phase exploitation), la Commune demande que des précisions soient apportées sur le volume, le débit (estimé à 250 m³/h) et la qualité des eaux susceptibles d'être rejetées dans les réseaux locaux d'eaux pluviales.

Phénomènes de remontée de nappe

La Commune s'étonne de la « maîtrise » affichée par la Société du Grand Paris en termes de connaissance et gestion des phénomènes de remontée de nappe. En effet, au niveau du bassin Seine-Normandie, le projet de Plan de Gestion du Risque Inondation (en cours

OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

d'élaboration) fixe comme objectif en Ile-de-France le développement de la connaissance sur ce sujet car elle est notoirement très insuffisante.

Le tracé du tunnel et les contraintes géotechniques

Sur 33 km, le tunnel va traverser diverses couches géologiques. A Saint-Maur, il passerait désormais <u>sous</u> les argiles plastiques, dans la craie. Néanmoins, un doute subsiste, en raison de formulations divergentes selon les pièces du dossier. Il subsiste aussi une incertitude résiduelle quant à la qualité de la craie profonde.

- Le tunnel traverse-t-il Saint-Maur <u>en totalité sous</u> les argiles plastiques, c'est-à-dire dans la craie?
- Dans Saint-Maur, quelle est la distance minimale séparant le haut du tunnel (cote extérieure) et la limite supérieure du tréfonds acquis par la Société du Grand Paris pour le passage du tunnel ?

Risques associés à la présence d'anciennes carrières

L'état initial identifie sur Saint-Maur-des-Fossés d'anciennes carrières souterraines et d'anciennes carrières à ciel ouvert mais pas de zones gypseuses.

> La Commune demande à connaître avec précision les tronçons du tunnel qui, dans Saint-Maur, passent sous d'anciennes carrières, avec la distance entre le toit du tunnel et la base des carrières.

La Commune note que ce passage sous d'anciennes carrières à ciel ouvert est au moins identifié au niveau de l'avenue Mahieu. Il est indiqué que « les tassements engendrés par la création du tunnel sont admissibles pour le bâti de surface »

➤ La Commune demande communication du « modèle aux éléments finis » qui a été réalisé pour ce périmètre (et ailleurs dans Saint-Maur) et demande à quel stade des études ou du chantier sera prise la décision éventuelle de traiter les remblais de carrières, sur l'ensemble des tronçons saint-mauriens concernés.

La SGP a institué un « Comité des Travaux souterrains ».

La Commune demande que ses avis et conclusions concernant Saint-Maur soient régulièrement communiqués au « comité de suivi des travaux » [COSU] qui se réunira pour Saint-Maur.

Contrôle de l'état initial du bâti

- > Sur l'ensemble du parcours saint-maurien, la Commune demande communication des diagnostics du bâti.
- ➤ La Commune insiste sur l'importance des constats préalables de l'état du bâti sur l'emprise tunnel et souligne la nécessité de ne pas omettre les parcelles limitrophes pouvant avoir un bâti mitoyen, fragile, ou sensible.
- > S'agissant du site (historique et archéologique) de l'Abbaye, la Commune demande une étude approfondie de l'état des vestiges dans et à proximité de l'emprise et, le cas échéant, leur consolidation préalable.

L'OCCUPATION DU SOUS-SOL

La Commune constate que c'est un enjeu sur le périmètre saint-maurien et note que, pour la SGP, concernant les réseaux suivants :

-transport de gaz, la canalisation de GRT gaz ne sera pas impactée,

-assainissement, « la sensibilité est considérée comme modérée » par rapport à l'émissaire SIAAP VL3b, « la sensibilité est considérée comme nulle » par rapport à l'émissaire SIAAP VL3c ;

-transport, la sensibilité est « modérée » au contact des infrastructures de la gare RER A.

M

OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

> Sur ce point la Commune demande ce que signifie « Interruption temporaire de circulation du RER A (minimum 3 jours à chaque passage du tunnelier) et réglage de la voie après le creusement » (etc).

Concernant les fondations des bâtiments : la SGP considère que la sensibilité est « forte » entre Vitry centre et Champigny centre en raison de la « présence dense de bâtiments de petite, moyennne et grande hauteur ». La SGP annonce des mesures telles que l'emploi du tunnelier, les sondages et études géotechniques, le suivi des mouvements de terrain et le suivi des chantiers par des maîtres d'oeuvres spécialisés.

Sur ce point, la commune estime que l'analyse des enjeux de la partie saint-maurienne dans l'état initial ne se traduit pas aussi clairement dans l'analyse et la prise en compte des impacts. Pourtant, il y avait (hors emprise tunnel) des « points de surveillance » dont les immeubles du quai du port de Créteil et les vestiges de l'Abbaye. Certains éléments considérés ailleurs comme sensibles dans l'emprise (avenue Mahieu par exemple) ne sont pas traités, ce qui ajoute à la difficulté d'appréhender l'ensemble de l'enjeu et des impacts.

VIBRATIONS

En termes d'enjeux, Saint-Maur est identifiée par la présence d'établissements sensibles aux vibrations (sur le tunnel, les vestiges de l'Abbaye, et à proximité, la clinique Métivet).

➤ La Commune estime que sur l'emprise tunnel une étude plus fine devrait être conduite en particulier sur la présence d'entreprises dont l'activité pourrait être sensible aux vibrations. A proximité, il semble que des établissements scolaires ne soient pas retenus comme sensibles.

En termes d'objectifs :

Selon la SGP, les objectifs de « valeurs vibratoires à ne pas dépasser en termes de gêne potentielle des occupants » sont les suivantes :

- Zones de travail sensibles (hôpitaux, laboratoires...): 66 dBv
- Zones résidentielles : 72 dBv le jour, 69 dBv la nuit
- Bureaux: 78 dBv
- Ateliers: 84 dBv.
- ➤ La Commune note que la Gare de Saint-Maur-Créteil est située en zone mixte (activités et logements) : les valeurs vibratoires « à ne pas dépasser » seront donc de 72 dBv le jour et de 69 dBv la nuit. L'ouvrage annexe étant situé en zone sensible (présence d'un centre d'accueil pour personnes handicapées et d'une maison de retraite à proximité), le niveau maximum en termes de valeur vibratoire est de 66dBv.

En termes d'impacts :

En phase travaux, une partie des analyses est renvoyée à plus tard (« en concertation avec les entreprises »).

> La Commune estime que l'exposé des impacts en phase travaux est très insuffisant.

En phase exploitation, le risque à Saint-Maur-des-Fossés est considéré comme « a priori négligeable » sur une partie du tracé et « a priori acceptable » sur une autre partie du tracé.

➤ La Commune estime que les explications techniques ne sont pas suffisantes. La démonstration que l'emplacement du tunnel à une très grande profondeur atténue les vibrations n'est pas effectuée.

BRUIT

OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

Selon la SGP, au niveau de la gare, l'enjeu est « modéré à fort » et au niveau de l'ouvrage annexe, l'enjeu est « fort ». Les impacts sont plus nuancés, selon que l'on se trouve en phase travaux ou en phase exploitation. Ce sujet appelle donc les remarques détaillées suivantes :

Au niveau de la gare, l'enjeu est « *modéré à fort* » : la gare de Saint-Maur-Créteil se trouve aujourd'hui dans un contexte relativement bruyant avec la circulation soutenue du RER A et un trafic important sur la rue du Pont-de-Créteil (entre 15 000 et 20 000 véhicules par jour).

En phase chantier, les principaux enjeux sonores résident dans la démolition de l'immeuble de bureaux, du parvis et du parking souterrain, mais aussi dans la circulation et l'utilisation des camions poids lourds (réalisation des parois moulées notamment). La Société du Grand Paris favorisera au maximum « la localisation des équipements de chantier bruyants le plus loin possible des bâtiments ». Les niveaux sonores « indicatifs » prévisibles à proximité du chantier seront compris entre 50 et 80 décibels, selon la nature du chantier et la distance des habitations vis-à-vis de celui-ci. L'impact de la démolition de l'immeuble de bureaux, qui jusqu'ici faisait écran entre les voies du RER A d'une part et les habitations de la rue Bobillot et de la rue des Remises d'autre part, n'est pas traitée dans le dossier d'enquête.

<u>En phase exploitation</u>, les objectifs de niveaux de bruit dans le quartier sont de 60 décibels au maximum en journée et de 45 décibels au maximum la nuit.

Au niveau du tunnel, il est indiqué que « *le creusement du tunnel au tunnelier ne présente pas d'impact significatif sur les niveaux sonores de surface* ». Seuls des impacts dans les zones des puits d'entrée des tunneliers pourront être ressentis, ce qui ne concerne pas Saint-Maur (simple lieu de « passage » souterrain du tunnelier).

Au niveau de l'ouvrage annexe, l'enjeu est « *fort* » <u>en phase chantier</u> : l'ouvrage annexe est situé rue de l'Abbaye, à proximité immédiate d'un centre d'accueil pour personnes handicapées, d'une maison de retraite et de nombreuses habitations. De la même manière que pour le chantier de gare, les niveaux sonores indicatifs prévisibles seront compris entre 50 et 80 décibels.

<u>En phase d'exploitation</u>, il n'y aura « *pas d'impact* » sonore, avec des objectifs compris entre 58,8 décibels la nuit et 65 décibels le jour (valeurs maximales enregistrées à une distance d'1m des grilles de ventilation).

Globalement:

- La Commune insiste sur le bruit généré par la suppression de l'immeuble de bureaux, qui faisait écran vis-à-vis de la voie du RER A.
- > La Commune souhaite avoir une modélisation du bruit autour du futur ouvrage annexe.
- > La Commune exposera ci-dessous ses attentes en termes d'amplitude horaire du chantier.

Au niveau de la voie ferrée (RATP-SNCF Grande Ceinture) à l'Est de Saint-Maur Les déchets du puits de sortie de Bry-Villiers-Champigny seront pour partie évacués par voie ferroviaire (sur la ligne Grande Ceinture).

➤ La Commune rappelle qu'une partie de cette ligne traverse Saint-Maur à l'Est et est signalée comme une source importante de bruit en son état actuel d'usage. La Commune demande si le fret ferroviaire de déblais utilisera la partie saint-maurienne de cette ligne et dans quelles conditions de fréquence. La Commune s'oppose à tout accroissement du bruit ferroviaire dans ce secteur très urbanisé.

QUALITÉ DE L'AIR et émission de polluants

OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

En phase chantier

> [voir ci-dessous en rubrique « Le Chantier »]

En phase exploitation

> La Commune estime que les données sont insuffisantes pour apprécier les impacts des structures techniques liées à la gare et à l'ouvrage annexe.

LA GARE D'INTERCONNEXION à Saint-Maur-Créteil (ouvrage référencé « SMC »)

Le choix du « scénario de gare profonde »

La SGP rappelle qu'après la Déclaration d'Utilité Publique du Projet, les sondages géotechniques réalisés ont identifié un risque de tassements non négligeables, en cas de construction de la gare à une profondeur de 30 mètres dans les argiles plastiques. Trois autres scénarios ont alors été étudiés. Malgré les coûts financiers supplémentaires, c'est le « scénario gare profonde » qui a été retenu afin de « s'affranchir des risques les plus sensibles de tassements des sols ». Les quais sont désormais situés à 51,6 mètres de profondeur, sur la couche de craie.

➤ La Commune rappelle que la présentation des variantes d'aménagement et des « raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu » est un élément obligatoire de l'étude d'impact. La Commune estime que l'exposé analytique des trois scénarios et le choix de la « gare profonde » aurait pu être expliqué plus en détails pour une meilleure appréciation par le public (présentation rapide de l'analyse multicritères puis présentation circonstanciée des avantages de ce scénario). La SGP n'a exposé qu'une « esquisse ».

L'emprise et l'architecture

Le dossier comporte diverses illustrations de l'implantation et de l'architecture de la gare (émergence et emprise sous-sol en pointillés + des coupes). Les quais seront situés au niveau -7 et accessibles par ascenseurs (et escalier monumental à vocation culturelle).

- La Commune constate que certaines illustrations de l'emprise sous-sol ne correspondent pas au périmètre soumis à enquête parcellaire en octobre 2015.
- La Commune observe que le choix par la SGP d'une toiture en verrière (type halle de marché) va contribuer à la luminosité des espaces d'accès mais s'inscrit dans son optique d'un projet immobilier connexe sans surplomb. La Commune rappelle que le volume bâti ainsi dégagé va générer des impacts visuels et sonores qu'il est nécessaire de pouvoir apprécier.
- ➤ La Commune estime que la présentation de la gare n'est pas assez détaillée, au point de ne pas savoir où seraient les émergences et structures techniques (de type aération-ventilation, poste de redressement, etc).

L'intermodalité et le stationnement

La SGP présente brièvement ses aménagements pour les correspondances avec le RER A, le réseau de bus, les vélos, les véhicules particuliers et le stationnement, en phase chantier et en phase exploitation.

- La Commune constate que le temps de parcours moyen entre les quais du métro et les quais du RER sera d'un peu plus de 5 min. En termes de trajets et de flux, cette intermodalité n'est pas assez détaillée. Un schéma avec des flèches représentant les flux aurait été nécessaire pour la visualiser et l'apprécier.
- La Commune conteste l'affirmation de la SGP selon laquelle « Ce pôle devrait à terme accueillir le prolongement du TVM vers Noisy-le-Grand Mont-d'Est. ». La Commune rappelle que ce projet n'est plus d'actualité et qu'il ne s'agissait pas d'un « prolongement du



OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

TVM » mais d'une nouvelle ligne de bus (« Est-TVM ») utilisant un matériel roulant de type bus de ville classiques (non articulés).

- ➤ La Commune constate que la SGP formule une proposition à consolider selon laquelle « La rue Leroux est réaménagée au profit du pôle bus. Le trottoir est élargi, le terre-plein central entre les voies de bus et RER est réduit. ». La Commune rappelle qu'elle lancera prochainement (en collaboration avec la SGP et le STIF, Syndicat des Transports d'Île-de-France) une étude de pôle afin d'étudier les problématiques de mobilité sur la future gare. Dans l'attente, la Commune s'interroge sur les objectifs de ces aménagements d'ores et déjà envisagés par la SGP.
- ➤ La Commune constate que la SGP annonce la nature et le volume d'emprise des aménagements pour le stationnement des vélos côté parvis (« une consigne, un abri-vélo Véligo » sur un emprise de 100m²). La Commune rappelle qu'elle a renforcé cette offre dans la ville et y est favorable sur le futur pôle d'échanges. A cet égard, le nombre de places demandé par le STIF (80 en abri) et rappelé par la SGP est insuffisant au regard des flux existants et attendus autour de ce pôle d'échanges multimodal. Néanmoins, la Commune rappelle qu'aucun parti paysager, ni ratio, n'a à ce jour été retenu pour le réaménagement du futur parvis car il sera élaboré en partenariat avec la SGP.
- ➢ En matière de stationnement automobile, la SGP rappelle que l'actuel parking sous le parvis de la gare offre « 400 (ou 411) » places publiques et « 200 » places privées. La commune constate que la SGP annonce restituer « 110 places » en phase chantier. Et, « à terme », la SGP annonce : tantôt « deux parkings indépendants de deux niveaux de part et d'autre des puits de la gare sous le parvis d'environ 392 places au total », tantôt « un parking de deux niveaux de part et d'autre des puits de la gare sous le parvis et le futur projet connexe [...] au total environ 240 places ».
- Au vu de la divergence (392/240) et de l'ambiguïté (public/privé) des chiffres de la SGP, la Commune rappelle qu'elle demande la restitution d'une capacité de stationnement public équivalente à l'existant (en phase chantier et en phase exploitation). Quant aux « 110 » places auprès de la gare en phase chantier, quelle sera la durée de cette offre par rapport à la durée du chantier ?
- > S'agissant de la phase chantier pour l'ensemble de l'intermodalité, les autres observations sont formulées ci-dessous, en rubrique « le chantier ».

L'OUVRAGE ANNEXE à Saint-Maur (ouvrage référencé « 1003P - Impasse de l'Abbaye »)

▶ Par comparaison avec la gare, la Commune constate que la description de l'ouvrage annexe et de ses impacts est assez détaillée. Au vu du dossier (et de l'enquête parcellaire), l'ouvrage est situé pour la majeure partie sur une propriété privée et pour partie sur la voirie communale (rue de l'Abbaye). Le chantier se déroulera dans cette emprise et pour partie sur le quai Beaubourg. Il s'agit d'un ouvrage à triple fonction : ventilation + désenfumage + accès secours. Classé en catégorie « Circulaire de type A », ce serait un puits de 35 m de profondeur et de 20 m de diamètre qui rejoint le tunnel par deux rameaux. Il est doté d'escaliers (et a priori d'un ascenseur ?). Les émergences en surface sont la grille de désenfumage (30 ou 40 m²), la trappe d'accès des secours et trois autres grilles (pour la prise et rejet d'air) et trois autres trappes (pour le matériel). L'emprise chantier et l'emprise exploitation sont inondables (1 à 2 m en aléa fort pour la



OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

crue centennale). « L'ouvrage sera mis hors d'eau jusqu'à la cote de crue centennale + 20 cm. ». Il s'agit des parties émergentes de l'ouvrage qui seront rehaussées.

- ➤ La Commune demande quel sera l'impact visuel et paysager des émergences rehaussées. S'agira-t-il d'un ou plusieurs édicules ?
- ➤ La Commune demande si cet ouvrage assure aussi la fonction « épuisement ». Ce type d'ouvrage est destiné à « recevoir les eaux d'infiltration et de ruissellement du tunnel en vue de les recueillir à un point bas du tunnel puis les rejeter au moyen d'une pompe dans le réseau d'assainissement local ».
- ➤ La Commune rappelle sa question sur l'emplacement et les caractéristiques du bassin de compensation (voir ci-dessus).
- ➤ La Commune rappelle sa demande de modélisation du bruit compte tenu de la proximité de l'ouvrage avec des habitations et un établissement accueillant des personnes handicapées.

LE POSTE DE REDRESSEMENT de la gare de Saint-Maur-Créteil

> La commune demande confirmation que ce poste de redressement, initialement prévu rue d'Alsace Lorraine, a réintégré l'emprise de la gare.

LE CHANTIER

Les méthodes de construction

Sur l'ensemble de la ligne, les méthodes de construction diffèrent, notamment selon le type de travaux (tunnel ou ouvrage) et le type de sols.

La construction de la gare et de l'ouvrage annexe est effectuée depuis la surface.

Le creusement souterrain du tunnel est effectué par un tunnelier, dont la vitesse d'avancement est de 10 à 12 m par jour (8 à 10 m dans des terrains sensibles). Pour le tronçon saint-maurien, le tunnelier n°6 partira du puits d'entrée de Bry-Villiers-Champigny et avancera vers le puits de sortie du stade François Desmont à Créteil. Le tunnelier a un diamètre extérieur de l'ordre de 10 m et une longueur pouvant atteindre 100 m (tous éléments inclus, en plus de la tête de coupe).

L'accessibilité générale du site de la gare

La SGP déclare que « deux scenarii de chantier sont à l'étude » et présente quelques modalités de cheminement.

➤ La Commune précise que la SGP a présenté des éléments plus détaillés et récents aux Saint-Mauriens, lors d'une réunion publique en mairie le 05 octobre 2015. Le diaporama est en ligne sur le site internet de la ville www.saint-maur.com. La Commune rappelle qu'elle attend de la Société du Grand Paris des modalités de chantier qui maintiennent au maximum l'activité économique du quartier et garantissent la sécurité des déplacements.

Les horaires de l'ensemble du chantier

La SGP explique que les horaires de chantier ont été définis selon les types de travaux : -pour les gares et ouvrages annexes : la plage horaire maximum est 6h-22h en semaine (voire 6j/7 selon les ouvrages et les contraintes),

-pour les tunneliers : 24h/24 et 6j/7 (ou 5j/7 dans certains cas).

La SGP précise que des réductions pourront être prévues pour les sites les plus sensibles.

> Compte tenu de la proximité des habitations à Saint-Maur (gare et ouvrage annexe), la Commune demande une amplitude horaire inférieure en semaine (7h-19h au lieu de 6h-22h) et pas de travaux le samedi.



OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

➢ Pour les travaux souterrains en tunnelier, la Commune a pris note que, pour la SGP, « le creusement du tunnel au tunnelier ne présente pas d'impact significatif sur les niveaux sonores de surface ». En effet, Saint-Maur n'est pas concernée par le creusement et le fonctionnement d'un puits d'entrée. Néanmoins, la Commune sera très vigilante quant au suivi des impacts sonores réels du passage du tunnelier en souterrain.

Qualité de l'air et émission de polluants

De manière globale, la SGP déclare qu'« Afin de limiter l'émission de poussières, les mesures suivantes seront appliquées autant que possible ». Il s'agit de modalités de stockage de certains produits, de techniques d'humidification lors des travaux de terrassement ou lors des découpes de matériaux, d'humidification des routes et voies d'accès, de nettoyage des routes et des roues de camions, de bâches sur les camions, etc.

La SGP ajoute que « L'impact des camions sur le trafic et les émissions de polluants pourra être minimisé :

- en définissant un plan de circulation tenant compte des particularités locales pour permettre de réduire les incidences. Ce plan sera spatial et temporel afin d'éviter les axes congestionnés et les pics de pollutions.
- en prévoyant un phasage des chantiers.[...]
- > La Commune souhaite que l'ensemble de ces engagements soient respectés afin de minimiser les impacts sur la vie du quartier et de ses habitants.
- ➤ La Commune émet un point de vigilance quant à la démolition de l'immeuble de bureaux et du parvis et parking, qui pourraient générer beaucoup de poussière. La Commune demande à ce que des garanties lui soient apportées sur ce point.

L'évacuation des déblais (de la gare et de l'ouvrage annexe)

S'agissant des terres excavées par le tunnelier, elles sont évacuées en souterrain vers son propre puits d'entrée (situé à Bry-Villiers-Champigny pour le tronçon qui rejoindra la gare de Saint-Maur-Créteil). En revanche, les déblais de construction de la gare sont évacués depuis le site du chantier de la gare, et les déblais de construction de l'ouvrage annexe partent depuis la rue de l'Abbaye. Le volume est estimé, pour l'ouvrage annexe, à 13 850 m³ et, pour la gare, à 107 000 m³ avant excavation (sachant que le coefficient d'augmentation du volume après excavation est de 1,3).

- > La Commune constate que le mode d'évacuation des déblais est explicite pour l'ouvrage annexe mais pas pour la gare. La Commune demande une présentation détaillée des modalités d'évacuation des déblais de la gare.
- ➤ La Commune constate que pour Saint-Maur l'évacuation par voie routière et fluviale est privilégiée et illustrée mais qu'en cas de difficulté de mise en œuvre (« si non réalisable »), seule la voie routière sera utilisée (pour rejoindre l'A4).
- La Commune rappelle que le quartier de Saint-Maur-Créteil est dense et fréquenté par les élèves de nombreux établissements scolaires (lycées, collèges, écoles primaires et maternelles). L'activité économique et l'intermodalité seront maintenues pendant les travaux (flux piétons avec le RER A, les lignes de bus, les commerces et le marché,...). Les réseaux routiers sont en saturation. En matière de sécurité routière, il s'est déjà produit des accidents graves.
- ➤ La Commune demande que l'évacuation fluviale à partir du port de Saint-Maur soit recherchée afin de limiter les impacts circulatoires des camions dans un quartier dense et sensible.
- > S'agissant de l'ouvrage annexe, la Commune est très réservée sur le fait que les enjeux circulatoires soient considérés comme « négligeables ».



OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

➤ La Commune rappelle sa question ci-dessus concernant l'impact sur Saint-Maur de l'usage de la voie ferrée Grande Ceinture à partir du puits de sortie de Bry-Villiers-Champigny.

Le Comité de Suivi du Chantier

La Commune rappelle qu'un Comité de Suivi des Travaux [« COSU travaux »] a été constitué pour Saint-Maur (notamment) et se réunira environ tous les deux mois (à compter du 03 décembre 2015). Ce comité sera globalement ainsi composé : la Commune de Saint-Maur, la Société du Grand Paris (ses équipes techniques et les représentants des entreprises de maîtrise d'œuvre), des représentants des principaux réseaux impactés (la RATP, le Département du Val-de-Marne, GRDF), et des représentants des riverains et commerçants.

- La Commune demande que la SGP y présente (notamment) à chaque séance, et pour le territoire saint-maurien :
 - l'état d'avancement du chantier,
 - l'ensemble des données résultant
 - des éventuelles études techniques complémentaires,
 - des indicateurs de suivi (issus des piézomètres, des mesures vibratoires (bruit inclus), des plans de management environnemental des entreprises,...),
 - des constats préalables de l'état du bâti,
 - des avis et conclusions du « comité de suivi des travaux souterrains ».

Sur proposition de Monsieur le Maire,

Après examen et délibéré:

Constate l'ampleur et la complexité du dossier soumis à enquête publique unique environnementale pour la ligne 15 sud du métro Grand Paris Express et demande à la Commission d'enquête et à la Société du Grand Paris de prendre en considération l'ensemble des observations formulées dans l'exposé des motifs ci-dessus et ses annexes.

Emet les réserves suivantes :

- > Le choix d'une enquête publique unique environnementale (« loi sur l'eau construction des gares et du SMI de Vitry-sur-Seine ») ne permet pas de visualiser et apprécier aisément l'ensemble des enjeux, impacts, et mesures (d'évitement, réduction, compensation) liés à la réalisation des gares, notamment de celle de Saint-Maur-Créteil,
 - d'une part, parce que les données sont disséminées dans chaque thématique environnementale au milieu des données relatives à la ligne, au tunnel, aux 15 autres gares, au SMI de Vitry et aux 38 ouvrages annexes et 5 plates-formes,
 - et, d'autre part, parce que chaque thématique distingue la phase travaux et la phase exploitation, ce qui est nécessaire mais multiplie les données à collecter et assimiler.
- Le « projet urbain connexe » est présenté à plusieurs reprises dans le dossier d'enquête. La Commune n'a pas connaissance de ces données détaillées et n'a pas été consultée sur ces partis architecturaux et paysagers. L'opération connexe, son emprise et son programme n'ont pas encore été arrêtés. Ce projet sera réalisé en liaison avec la Ville dans le respect des règles d'urbanisme du quartier.
 - Dans l'analyse des enjeux et impacts liés à « l'occupation du sol » (dans un rayon de 500m aux abords de la gare), l'étude relève « un fort potentiel de densification ». La



OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

Commune rappelle qu'elle a refusé la signature d'un Contrat de Développement Territorial et réaffirme la vocation résidentielle (accompagnée d'activités et commerces) du secteur.

> De manière globale, la Commune constate qu'un quart des ouvrages de la ligne 15 sud sont réalisés en zone inondable alors que la diminution de la vulnérabilité du territoire au risque d'inondation est une priorité.

Formule les remarques suivantes :

- La Commune insiste sur l'importance des constats préalables de l'état du bâti sur l'emprise tunnel et souligne la nécessité de ne pas omettre les parcelles limitrophes pouvant avoir un bâti mitoyen, fragile, ou sensible. S'agissant du site (historique et archéologique) de l'Abbaye, la Commune demande une étude approfondie de l'état des vestiges dans et à proximité de l'emprise et, le cas échéant, leur consolidation préalable.
- ➤ En termes de nappes souterraines, la Commune insiste sur l'importance du suivi de l'évolution de leur niveau en phase chantier et en phase d'exploitation
- ➤ En termes d'impacts vibratoires, les explications techniques ne sont pas suffisantes. La démonstration que l'emplacement du tunnel à une très grande profondeur atténue les vibrations n'est pas effectuée.
- > En termes d'impacts sonores, les données sont incomplètes et ne tiennent pas compte de la démolition de l'immeuble de bureaux qui faisait écran sur le parvis.
- ➤ La Commune constate que, pour Saint-Maur, l'évacuation par voie routière et fluviale est privilégiée et illustrée mais qu'en cas de difficulté de mise en œuvre (« si non réalisable »), seule la voie routière sera utilisée (pour rejoindre l'A4). La Commune rappelle que le quartier de Saint-Maur-Créteil est dense et fréquenté par les élèves de nombreux établissements scolaires (lycées, collèges, écoles primaires et maternelles). L'activité économique et l'intermodalité seront maintenues pendant les travaux (flux piétons avec le RER A, les lignes de bus, les commerces et le marché,...). Les réseaux routiers sont saturés. En matière de sécurité routière, il s'est déjà produit des accidents graves.
- > 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.

Demande les précisions suivantes :

- Le tunnel traverse-t-il Saint-Maur<u>en totalité sous</u> les argiles plastiques, c'est-à-dire dans la craie ?
- > Dans Saint-Maur, quelle est la distance minimale séparant le haut du tunnel (cote extérieure) et la limite supérieure du tréfonds acquis par la Société du Grand Paris pour le passage du tunnel ?



OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

- Quels sont avec précision les tronçons du tunnel qui, dans Saint-Maur, passent sous d'anciennes carrières, avec la distance entre le toit du tunnel et la base des carrières ? A quel stade des études ou du chantier, sera prise la décision éventuelle de traiter les remblais de carrières, sur l'ensemble des tronçons saint-mauriens concernés ?
- > Quelle sera la valeur vibratoire perçue en surface (en phase chantier et en phase exploitation) et en quoi la profondeur des ouvrages est-elle un critère déterminant ?
- Quelles sont les valeurs sonores détaillées et les modélisations de bruit à proximité de la gare et de l'ouvrage annexe, compte tenu de la proximité des habitations et du caractère sensible de certains établissements, en phase chantier et en phase exploitation ?
- > Quelles sont les caractéristiques détaillées (volume, débit et qualité) des eaux susceptibles d'être rejetées dans les réseaux locaux d'eaux pluviales ?
- Quelles sont les mesures détaillées envisagées par la Société du Grand Paris pour limiter au maximum les nuisances dues au chantier à Saint-Maur (bruit, poussières, circulation des camions...) ?

Demande que, lors du Comité de Suivi des Travaux [« COSU travaux »] qui a été constitué pour Saint-Maur (notamment) et se réunira environ tous les deux mois (à compter du 03 décembre 2015), la SGP présente (notamment) à chaque séance, et pour le territoire saint-maurien :

- > l'état d'avancement du chantier,
- > l'ensemble des données résultant
 - des éventuelles études techniques complémentaires,
 - des indicateurs de suivi (issus des piézomètres, des mesures vibratoires (bruits inclus), des plans de management environnemental des entreprises,...),
 - des constats préalables de l'état du bâti,
 - des avis et conclusions du « comité de suivi des travaux souterrains ».

Dit que la présente délibération sera annexée au registre de l'enquête publique unique environnementale en cours et 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 19 novembre 2015, les membres présents ayant signé la liste d'émargement.



OBJET: Métro Grand Paris Express (ligne 15 sud): information et avis dans le cadre de l'enquête publique unique environnementale "Loi sur l'eau, construction des gares".

Certification exécutoire

Certifié Exécutoire par le Maire Compte tenu de la réception en Préfecture le 27 NOV. 2015

et de l'affichage le 27 NOV. 2015

Le Directeur Général des Services

Frédéric ERZEN

ain 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.

HISTORIQUE ET CALENDRIER PRÉVISIONNEL

I- L'ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET DE LIGNE 15 SUD DU MÉTRO « GRAND PARIS EXPRESS », RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Le Grand Paris Express est un <u>projet de réseau de transport collectif</u> qui comprend la création de quatre lignes de métro automatique et l'extension de deux lignes existantes autour de Paris. Le maître d'ouvrage du projet est la Société du Grand Paris (SGP), établissement public à caractère industriel et commercial.

La ligne 15 sera la première à voir le jour avec l'ouverture, à l'horizon 2022, de son tronçon sud (reliant les gares de Pont-de-Sèvres et de Noisy-Champs). <u>Ce tronçon comporte</u> 33 km de tunnel, 16 gares, 38 ouvrages annexes, 2 sites de maintenance, 3 plates-formes fluviales, 2 plates-formes ferroviaires.

<u>Sur le territoire de Saint-Maur-des-Fossés</u>, la ligne 15 sud sera en interconnexion avec le RER A en gare de Saint-Maur-Créteil. Pour la réalisation de cette ligne, les travaux sur le territoire communal comporteront la construction de la gare, d'un puits d'accès — secours — ventilation, et du tunnel qui traversera la ville.

Après enquête publique en octobre-novembre 2013, <u>les travaux de la ligne 15 sud ont été déclarés d'utilité publique par décret du 24 décembre 2014</u>. Cette DUP vaut déclaration de projet d'intérêt général et mise en compatibilité des documents d'urbanisme (notamment du Plan d'Occupation des Sols de Saint-Maur-des-Fossés).

<u>Un arrêté du Préfet du Val-de-Marne du 19 février 2015 a déclaré cessibles les parcelles</u> nécessaires au projet, notamment sur le territoire de Saint-Maur-des-Fossés.

Pour mémoire, en matière d'urbanisme et d'aménagement, <u>la Ville de Saint-Maur a refusé la mise en place d'un Contrat de Développement Territorial</u> (opération d'aménagement urbain entraînant des expropriations dans un large périmètre autour des gares). De ce fait, à Saint-Maur, les acquisitions ou les transferts de gestion auxquels la Société du Grand Paris doit procéder pour réaliser les travaux se limitent exclusivement aux emprises nécessaires pour la gare, l'ouvrage annexe et le tunnel.

Pour ajuster les emprises du tunnel et des ouvrages, la SGP a réalisé des diagnostics du bâti, des sondages de sols et étudié des scénarios de construction de la gare et de l'ouvrage annexe (le puits d'accès – secours- ventilation).

Les « diagnostics du bâti » (à ne pas confondre avec les « constats ou référés préventifs ») permettent de compléter les études, en particulier sur l'existence de fondations profondes ou de réseaux. L'objectif est d'affiner le tracé, d'adapter les méthodes constructives et de définir les contrôles à mettre en place durant la phase de travaux. Le groupement d'experts missionné par la SGP (BUREAU VERITAS – SITES – 3IA) exploite les données du cadastre et du service des permis de construire, réalise un inventaire, contacte divers propriétaires pour recueillir des éléments complémentaires et visite les parties communes de certaines constructions. A Saint-Maur, il y a eu 111 « visites-enquêtes bâtis »

Les sondages de sols permettent de connaître l'environnement du projet (géologie, niveau des nappes phréatiques et présence d'éventuelles pollutions). Ils visent à ajuster l'emplacement des ouvrages (tunnel, gares, puits de sécurité,...), à adapter les méthodes constructives pour chacun d'entre eux, à préparer l'évacuation des déblais et leur retraitement, à garantir la préservation de la ressource en eau.

A Saint-Maur, plusieurs campagnes de sondages de sols se sont déroulées dans les quartiers de Saint-Maur-Créteil et du Vieux Saint-Maur : en avril-mai 2014, septembre-novembre 2014, avril-mai 2015 (et depuis juin 2015 pour le puits avec galerie de reconnaissance situé dans l'enceinte du port de Saint-Maur, boulevard du Général-Ferrié).

> Le scénario de « gare profonde » à Saint-Maur

L'approfondissement des études a permis d'affiner la connaissance des sols et d'ajuster les scénarios de construction de la gare au regard des contraintes techniques du site. En février 2015, le comité de pilotage réunissant la Société du Grand Paris et la Ville de Saint-Maur a choisi le scénario de construction de la future gare. Les quais seront situés à une profondeur de 52 m. Le choix d'une construction en grande profondeur plutôt que d'une gare à ciel ouvert va permettre de concentrer les travaux majoritairement sous le parvis de Saint-Maur-Créteil. Ainsi, il ne sera pas nécessaire d'occuper une emprise beaucoup plus large et donc invasive en surface pour le quartier.

L'ajustement des emprises à saint-Maur

Sur le Plan général des travaux annexé à la Déclaration d'Utilité Publique du Projet (décembre 2014), le tracé prévisionnel de l'emprise du tunnel était figuré par un trait continu en gras rouge (au milieu d'une bande hachurée plus large qui constituait à l'époque le périmètre d'étude de la zone d'intervention potentielle). Etaient figurés également la gare d'interconnexion, l'ouvrage annexe (puits de ventilation et de sécurité) et un poste de redressement.

Après études techniques, <u>le tracé exact de l'emprise tunnel</u> a été affiné parcelle par parcelle. [Voir plan issu du dossier d'enquête parcellaire 2015, ci-joint en ANNEXE 1bis.] Le choix par la SGP (en accord avec la Ville) de réaliser une gare profonde (à -52 m) et les études techniques et architecturales pour insérer la gare dans le site ont conduit la SGP à modifier légèrement l'emplacement de la boîte gare souterraine et donc l'emprise des acquisitions de tréfonds nécessaires.

<u>Le puits d'accès – secours – ventilation</u> demeure situé au nord du tracé saint-maurien (en bas de la rue de l'Abbaye). Pour des raisons techniques, l'emplacement exact a légèrement évolué (initialement situé en totalité sur une parcelle privée, il sera implanté pour partie sur la parcelle privée et pour partie sur le domaine public de la ville).

Enfin, de source SGP, <u>le poste de redressement</u>, initialement figuré à l'angle de la rue des Remises et de la rue d'Alsace-Lorraine, aurait été déplacé et inséré dans l'emprise gare.

Les enquêtes parcellaires

En fonction des travaux à réaliser, ce projet de métro souterrain nécessite soit des terrains avec surface et sous-sol, soit uniquement des « tréfonds » (ou « lots de volume ») c'est-à-dire une partie du sous-sol de certaines parcelles (ainsi par exemple pour le passage du tunnel).

Afin d'identifier avec justesse à qui appartiennent ces parcelles et tréfonds, et quels droits s'y rattachent, l'Etat et la Société du Grand Paris ont déjà organisé sur ce seul tronçon <u>cing</u> <u>enquêtes parcellaires (dont deux à Saint-Maur)</u>.

- ➤ En décembre 2013 à Saint-Maur, l'enquête parcellaire a porté sur l'emprise de la future gare. Les propriétés concernées étaient : les immeubles de bureaux sur l'actuelle gare RER de Saint-Maur-Créteil, les parkings sous le parvis et les tréfonds correspondant au reste de l'emprise souterraine de la future « boîte gare » dans un périmètre compris entre la rue Leroux et la rue Desgenettes.
- ➤ En octobre 2015 à Saint-Maur, l'enquête parcellaire a porté sur l'emprise du tunnel (et sur une partie modifiée de l'emprise gare). La longueur du tunnel sur Saint-Maur est de l'ordre de 1,37 km. La largeur des tréfonds acquis pour la réalisation du tunnel est de 14 mètres. La limite supérieure des tréfonds à acquérir par la SGP pour le tunnel se situe à une profondeur qui varie (globalement) entre moins 30 mètres et moins 47 mètres par rapport au sol du terrain situé au-dessus. Le propriétaire actuel du terrain conservera tout le « surplus », c'est-à-dire l'espace compris entre le haut du volume acquis pour le tunnel et le sol de son terrain.
- ➤ La Commune de Saint-Maur-des-Fossés est directement concernée en sa qualité de propriétaire de parcelles appartenant au domaine public communal. Il s'agit notamment du parking public sous le parvis de l'actuelle gare de Saint-Maur-Créteil et de tréfonds sous diverses voies publiques (et sous le parc de l'abbaye).

II- LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE LA PROCÉDURE ET DES TRAVAUX

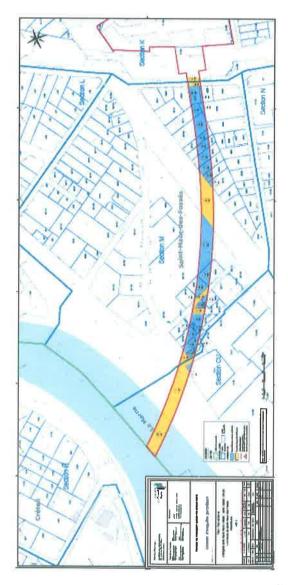
Pour mémoire, les étapes à venir pour la réalisation sur Saint-Maur du projet de métro du Grand Paris Express sont les suivantes :

- > 2015 (du 26 octobre au 28 novembre) : <u>enquête publique unique environnementale</u> « Loi sur l'Eau Construction des gares » [Voir ci-joint, détails en ANNEXE 2]
- > 2016 (février-mars) : enquête parcellaire (le cas échéant) pour l'ouvrage annexe (le puits d'accès secours ventilation, qui se situera rue de l'Abbaye) et pour des emprises complémentaires liées à la modification du périmètre de la gare souterraine (entre la rue Leroux et la rue Bobillot) ;
- > 2016 (à partir du 1^{er} trimestre) : <u>travaux préparatoires</u> avant le chantier de génie civil [préparation du parvis (avec déplacement du marché forain vers la rue du Pont-de-Créteil, dépose/relocalisation de la sculpture monumentale, dépose du mobilier urbain, abattage d'arbres), dévoiement des réseaux rue Bobillot, fermeture du parking souterrain et démolition de l'immeuble de bureaux];
- > 2017 (à partir du 1^{er} trimestre) : début des <u>travaux de génie civil</u> (construction de la gare) pour une durée de 4 à 5 ans (tunnel inclus) ;
- > 2022 : ouverture de la ligne 15 sud.
- Et pour rappel, au sujet notamment des permis de construire sur le tracé : depuis l'ouverture de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (en octobre 2013), et par application des articles L.111-8 et L.111-9 du Code de l'Urbanisme, il existe une possibilité de <u>sursis à statuer</u>. La collectivité peut surseoir à statuer sur les demandes d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations à réaliser sur des terrains compris dans l'opération déclarée d'utilité publique. Il pourrait s'agir des terrains d'assiette des gares ou des ouvrages annexes mais aussi des projets de constructions ayant des fondations profondes affectant le volume en tréfonds du terrain de la construction projetée lorsque ce volume doit accueillir le tunnel.

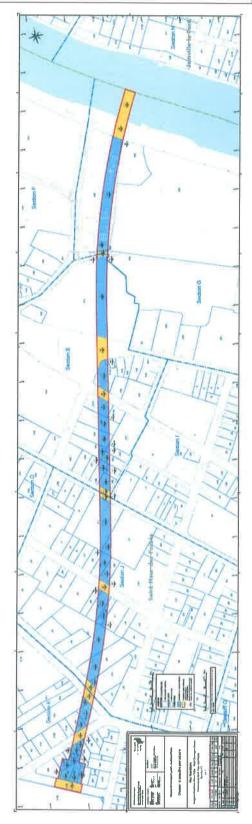
à la délibération n°22

du Conseil municipal du 19 novembre 2015

TUNNEL : TRACÉ PARCELLAIRE dans Saint-Maur (issu du dossier d'enquête parcellaire 2015) Emprises en sous-sol à acquérir par la Société du Grand Paris



Ci-dessus : Tracé entre la Marne (quai du Port de Créteil) et la Gare de Saint-Maur-Créteil (côté rue Leroux)



Ci-dessus : Tracé entre la Gare de Saint-Maur-Créteil (côté rue Bobillot) et la Marne (côté quai Beaubourg)

L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE ENVIRONNEMENTALE 2015 SUR SAINT-MAUR (et trente-trois autres communes)

<u>Par arrêté inter-préfectoral du 28 septembre 2015</u> (n°2015-2972), les Préfets du Val-de-Marne, des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne ont défini les <u>modalités</u> de l'enquête publique unique environnementale qui aura lieu sur le territoire de trente-quatre communes dont Saint-Maur-des-Fossés. Le Préfet coordonnateur de l'enquête est le Préfet du Val-de-marne.

- ➤ L'enquête publique se déroule du 26 octobre au 28 novembre 2015 inclus.
- L'ensemble du dossier est accessible sur un site internet dédié : www.enquetepubliqueuniqueligne15sud.fr
- Les observations peuvent être consignées sur les registres d'enquête (dans les vingt-cinq mairies lieu d'enquête et en préfecture du Val-de-marne) mais aussi adressées par courrier électronique via le site internet précité.
- Cette enquête publique ne donne pas lieu à une réunion publique d'information et d'échanges, organisée par l'Etat et la Société du Grand Paris dans le périmètre d'enquête.

Chaque commune lieu d'enquête a reçu le même dossier d'enquête relatif à l'ensemble du tracé de la ligne 15 sud.

A Saint-Maur, les modalités de l'enquête sont les suivantes :

- ▶ <u>Le dossier à consulter et le registre pour recueillir les observations écrites</u> sont mis à disposition du public à l'Hôtel de Ville (4^è étage Pôle Urbanisme Aménagement) aux jours et heures habituels d'ouverture au public de la mairie;
- > Trois permanences d'un membre de la commission d'enquête s'y tiennent aux dates suivantes : mercredi 04 novembre (15h à 18h), mardi 17 novembre (15h à 18h), samedi 28 novembre (9h à 12h);

La composition du dossier d'enquête publique unique environnementale

Le dossier d'enquête se compose matériellement de huit pièces (représentant 2 760 pages) :

- > Un « Dossier d'information »,
- > Pièce A: « Présentation du dossier Loi sur l'Eau »,
- > Pièce B : « Etude d'impact de la ligne 15 sud », décomposée en
 - Pièce B1 : « Etat initial »,
 - Pièce B2 : « Description du projet »
 - Pièce B3: « Analyse des impacts et présentation des mesures associées »
 - Pièce B4: « Résumé non technique »
 - Pièce B5 : « Annexes »
- > L'« Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la ligne 15 Sud (rouge) et compléments apportés ».

L'objet de l'enquête et la portée de la procédure choisie et des documents produits

Le projet de Ligne 15 sud du réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet en 2013 d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Le dossier d'enquête comportait donc une étude d'impact réalisée dans ce cadre. Avant le démarrage des travaux, la Société du Grand Paris doit encore obtenir diverses autorisations administratives, notamment au titre du code de l'environnement, du code forestier et du code de

l'urbanisme. Or, certaines de ces procédures nécessitent la production d'une étude d'impact (ou d'un « document d'incidences Loi sur l'Eau ») voire l'organisation de plusieurs enquêtes publiques de ce fait.

Afin de respecter le calendrier prévisionnel des travaux, l'Etat et la Société du Grand Paris ont décidé de mutualiser plusieurs procédures en organisant <u>une enquête publique « unique » environnementale</u>. L'arrêté inter-préfectoral d'ouverture de l'enquête dispose qu'elle porte <u>sur « l'autorisation au titre de la loi sur l'eau » et sur la construction des gares et du site de maintenance des infrastructures (SMI) de Vitry-sur-Seine.</u>

Le détail de cette procédure figure en Pièce A et se résume ainsi :

> Les principaux fondements réglementaires

• En vertu de l'article L.122-1 du code de l'environnement, « les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact. Ces projets sont soumis à étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire [...] ».

En l'espèce, le projet de ligne 15 sud relève de plusieurs rubriques du tableau annexé à l'article R.122-2 :

8° (transports guidés de personnes dont les métros souterrains),

7° (ouvrages d'art dont les tunnels d'une longueur supérieure à 300 mètres),

- 36° (travaux ou constructions soumis à permis de construire, sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale, lorsque l'opération crée (en une ou plusieurs phases) une SHON supérieure ou égale à 40 000 m² ou comprise entre 10 000 et 40 000 m².
- En vertu de l'article L.214-1 du code de l'environnement, sont soumis au régime des autorisations ou déclarations « les ouvrages, travaux et activités...entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants ».

Les Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements (IOTA) relevant de la réglementation sur l'eau sont spécifiés dans une nomenclature annexée à <u>l'article</u> <u>R.214-1</u>. Elle est composée de rubriques présentant chacune un libellé précis, un ou plusieurs niveaux de seuils et le type de procédure associée.

En l'espèce, le projet de ligne 15 sud relève de cette nomenclature (au titre d'une douzaine de rubriques). Le dossier de demande d'autorisation « loi sur l'eau » doit comporter notamment un « document d'incidences » environnementales. La demande doit porter sur la totalité des IOTA du projet, que leur réalisation soit simultanée ou successive.

Sur l'actualisation 2015 de l'étude d'impact 2013 et de l'avis de l'Autorité environnementale 2013

Lorsque la réalisation de l'opération nécessite plusieurs études d'impact (sur le programme, sur le projet, et pour des demandes d'autorisations échelonnées dans le temps,...), il est possible d'actualiser l'étude d'impact précédemment réalisée (<u>article R.122-8 du code de l'environnement</u>). Les avis émis par l'Autorité environnementale sont également actualisés.

En l'espèce, l'étude d'impact soumise à enquête publique en octobre-novembre 2013, a donc été actualisée sur ce fondement et a fait l'objet d'une nouvelle saisine de

l'Autorité environnementale avec avis actualisé (cet avis portera donc aussi sur les gares constitutives du projet).

• La portée de l'étude d'impact 2015 et de l'avis 2015 de l'Autorité environnementale L'étude d'impact soumise à enquête publique 2015 vaut « document d'incidences Loi sur l'Eau » et constitue un « Dossier unique – Etude d'impact / dossier Loi sur l'eau ». Cette étude d'impact sera ensuite produite dans les dossiers de demande de permis de construire (code de l'urbanisme) et dans les dossiers de demande d'autorisation de défrichement (code forestier). L'Avis de l'Autorité environnementale 2015 (s'étant prononcé sur les gares) sera lui aussi joint aux dossiers de demande de permis de construire.

> La distinction « programme-projet »

Afin de s'inscrire dans la réglementation et dans la continuité de la DUP, il est précisé que « le programme est constitué par le réseau de transport public du Grand Paris (RTPGP) tandis que le projet est constitué par la Ligne 15 Sud (lié à la demande de DUP). L'étude d'impact mise à jour sera donc réalisée sur le même périmètre (L15 Sud). »

- La mutualisation de l'enquête et son incidence sur la poursuite des procédures d'autorisation préalable
 - La possibilité d'organiser une seule enquête est prévue par le code de l'environnement (articles L.123-6, R.214-42 et R.214-43) et par le code de l'urbanisme (article R.423-58).

La Société du Grand Paris indique que cette procédure peut être retenue

- D'une part, « dans la mesure où les dossiers de demandes de permis de construire et les dossiers réglementaires « Codes de l'Environnement et Forestier » ont été instruits de manière « corrélée » »
- D'autre part, « si l'organisation de [l'enquête publique unique] inclue dans son périmètre les deux types de demandes d'autorisation (au titre du Code de l'Urbanisme et Codes de l'Environnement / Forestier) ». C'est ce qu'a fait l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture de l'enquête.
- En conséquence, et en vertu de l'article R.423-58 du code de l'urbanisme, « [...] il n'y a pas lieu à nouvelle enquête au titre du permis de construire ou d'aménager, sauf si le projet a subi des modifications substantielles après la clôture de l'enquête » (article)
- <u>Le cas particulier des « opérations connexes »</u>
 Dans la procédure « Loi sur l'eau », le code de l'environnement permet à un maître d'ouvrage d'intégrer dans son dossier Loi sur l'Eau les demandes d'autorisation liées à une opération connexe conduite par un tiers (en cas d'unité hydrographique ou de

système aquifère cohérent).

 En l'espèce, la Société du Grand Paris, a intégré l'analyse des « interconnexions » (par exemple les couloirs de correspondance) entre RATP (ou SNCF) et SGP.

En revanche, la Société du Grand Paris précise « qu'en raison de leur nature et de leur inscription dans un calendrier d'études différent de celui des infrastructures ferroviaires de la ligne 15 Sud, les projets connexes ne seront pas intégrés (au sens de la « Loi sur l'Eau » - Code de l'Environnement) au dossier unique « EI-DLE Ligne 15 Sud » ; seuls les principes généraux d'aménagement y seront présentés ». Il s'agit plus précisément des projets urbains autour des gares.

SUR LA FORME : ANALYSE ET OBSERVATIONS DE LA COMMUNE de Saint-Maur-des-Fossés

I- Sur le choix d'une enquête publique UNIQUE et sa mise en œuvre dans le dossier soumis à enquête.

> <u>Dans la pièce A, la page 4</u> présente « les *hypothèses* structurantes de la stratégie d'ordonnancement des procédures élaborée par la SGP ». <u>La page 16</u> explique que « les conditions de réalisation d'une enquête publique unique pour les différentes procédures liées à la Ligne 15 Sud seront *à valider* afin de consolider le déroulement des instructions administratives ».

⇒ La Commune constate qu'il subsiste dans le dossier d'enquête une forme d'incertitude sur le choix de cette procédure, présentée comme des « hypothèses » ou comme « à valider ».

>Certes, la mutualisation des enquêtes est prévue par la réglementation. Les motifs invoqués par la Société du Grand Paris sont les suivants : « respecter le calendrier de mise en service des différentes lignes du Grand Paris Express et optimiser les délais de production et d'instruction des dossiers réglementaires,..., tout en assurant leur sécurité juridique ».

Or, la Commune rappelle que, dans le cadre d'une enquête publique unique (article R.123-7 du code de l'environnement), le registre d'enquête et le rapport d'enquête sont uniques. Mais l'enquête fait l'objet de « conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises ».

⇒ La Commune estime qu'il est donc important de veiller à ce que, même « sécurisée », la mutualisation des enquêtes par l'État et la Société du Grand Paris ne limite pas les droits d'information et de participation du public, compte tenu des enjeux.

>Le dossier d'enquête 2015 est volumineux et complexe.

⇒ La Commune s'interroge sur la possibilité pour le public de percevoir les conséquences de la mutualisation du volet « autorisation Loi sur l'Eau » et du volet « construction des gares et du site de maintenance des infrastructures ». Or, cette mutualisation va permettre à la Société du Grand Paris d'éviter une enquête publique lors du dépôt des permis de construire des gares.

>L'Avis de l'Autorité environnementale énonce qu'un seul permis de construire a été déposé pour une gare (celle de Vitry-centre). De plus, au sujet des « données techniques » utilisées pour la constitution des dossiers, la Société du Grand Paris précise (Pièce A page 16) que ce seront celles de « l'AVP-b ». La SGP rappelle que les données doivent être considérées comme stabilisées et ne donner lieu qu'à des modifications mineures. Des modifications substantielles obligeraient à une nouvelle enquête.

- Dans ces conditions, la Commune estime qu'il est nécessaire de s'assurer que les projets de gare sur lesquels l'avis du public est sollicité (quant à leurs impacts potentiels) sont suffisamment avancés. La Commune analysera ci-après les éléments relatifs à la gare d'interconnexion de Saint-Maur-Créteil et considèrera qu'ils sont insuffisants en l'état.
- ⇒ La Commune rappelle que les demandes d'autorisation d'urbanisme (permis de démolir, permis de construire) dans les villes qui accueilleront des ouvrages seront instruites par les services de l'Etat. Néanmoins, la Commune émettra un avis et sera particulièrement attentive au respect des prescriptions d'urbanisme et d'environnement afin de préserver

le cadre de vie et la qualité de vie des Saint-Mauriens, en phase chantier comme en phase exploitation.

>Le cas particulier des opérations connexes

(et de la mutualisation des dossiers « loi sur l'Eau »

Le « projet » de Ligne 15 sud s'inscrit dans un « programme » constitué par le réseau de transport public du Grand Paris. Dans le cadre d'une étude d'impact, <u>le code de l'environnement</u> exige que des éléments du programme soient indiqués. Dans son avis, <u>l'Autorité environnementale</u> a demandé des éléments plus détaillés sur le programme. En l'espèce, les « projets urbains connexes » font partie du « programme » mais ne sont pas encore soumis à enquête publique.

⇒ S'agissant notamment des « projets urbains connexes », la Société du Grand Paris déclare que « seuls les principes généraux d'aménagement y seront présentés ». La Commune constate qu'îl est très complexe de saisir qu'ils ne sont pas « intégrés » au dossier unique « au sens de la « Loi sur l'eau – Code de l'environnement ». En effet, pour répondre aux exigences du code de l'environnement sur les études d'impact et aux attentes de l'Autorité environnementale, on trouve dans le dossier d'enquête des éléments assez précis sur ces projets connexes. La Commune estime que sur Saint-maur les éléments fournis vont au-delà des « principes généraux » alors que ces projets ne sont ni finalisés, ni validés.

II- Sur le dossier soumis à enquête

><u>Le dossier</u> se compose de 2 760 pages.

- ⇒ La Commune observe que 2 720 pages du dossier sont au format A3 ce qui représente le double à lire. A lui seul, le « Résumé non technique » représente près de 300 pages. Compte tenu du sujet et de la structure réglementaire du dossier, l'ensemble demeure d'un accès très complexe
- Dans les éléments concernant Saint-Maur, la Commune a constaté la présence d'un certain nombre de données divergentes sur un même sujet. Même si cela peut être dû à l'actualisation non simultanée des pièces initiales, ce manque d'harmonisation est regrettable au regard des enjeux.

III- Sur les modalités de consultation du dossier et de participation du public

> <u>Aux termes de l'arrêté inter-préfectoral organisant l'enquête</u>, l'enquête publique dure cinq semaines. Tout le dossier est en ligne sur un site dédié et un registre électronique est ouvert. La Commune de Saint-Maur-des-Fossés est la seule à avoir bénéficié de trois permanences de la commission d'enquête (dont un samedi matin).

⇒ Compte tenu des enjeux du projet et de l'ampleur du dossier, la Commune se félicite de la possibilité offerte au public de consulter le dossier et de contribuer à l'enquête par voie électronique durant cinq semaines (avec trois permanences de la commission d'enquête à Saint-Maur).