

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

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

**Conduite du 26 octobre 2015 au 28 novembre 2015**



**DOCUMENT C : CONCLUSIONS MOTIVEES**

**RELATIVES AUX PROJETS DE CONSTRUCTION DES GARES ET DU SMI**

**Rédigées par la Commission d'Enquête**

**Désignée par l'ordonnance du Tribunal Administratif**

**E15000089/94 du 20 août 2015**

**Remis le 4 janvier 2016**

**Le Président de la Commission d'enquête**

**Claude POUHEY**

## PREAMBULE

L'arrêté inter-préfectoral n°2015-2972 du 28 septembre 2015 a prescrit l'organisation d'**une enquête publique unique environnementale relative à la ligne rouge 15 sud et portant sur deux objets,**

- **la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau ;**
- **les projets de construction des gares et du site de maintenance des infrastructures de la ligne rouge 15**

Le dossier d'enquête final comprend un document « Rapport d'enquête » unique pour les deux objets de l'enquête et deux documents « Conclusions motivées » spécifiques à chaque objet de l'enquête.

### **DOCUMENT A : RAPPORT DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE**

### **DOCUMENT B : CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA PARTIE RELATIVE A LA LOI SUR L'EAU**

### **DOCUMENT C : CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA PARTIE RELATIVE AUX PROJETS DE CONSTRUCTION DES GARES ET DU SITE DE MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES (SMI)**

**Le présent document constitue le document C du dossier d'enquête.**

La commission d'enquête a décidé d'exprimer ses conclusions motivées par rapport à aux thèmes identifiés dans le rapport et pouvant avoir une relation avec l'objet de l'enquête relatif aux projets des gares et du site de maintenance des infrastructures de Vitry-sur-Seine.

Les principaux thèmes identifiés lors du dépouillement des observations portent sur :

Thème I : l'objet, le déroulement et le contenu du dossier de l'enquête publique ;

Thème II : la loi sur l'eau ;

Thème III : l'implantation des gares ;

Thème IV : l'accessibilité aux gares ;

Thème V : la construction et l'impact environnemental des ouvrages annexes ;

Thème VI : les impacts des travaux de réalisation de la ligne de métro ;

Thème VII : les impacts de l'exploitation de la ligne de métro ;

Thème VIII : le tracé du tunnel et les servitudes associées ;

Thème IX : les impacts environnementaux, paysagers et les mesures compensatoires ;

Thème X : les autres problématiques.

Au titre du présent document sont donc repris les thèmes I, III à X du paragraphe VI du rapport d'enquête.

Le thème II portant sur la loi sur l'eau fait l'objet d'un document séparé « Conclusions motivées de la commission d'enquête ».

## SOMMAIRE

<b>I. CONTEXTE DU PROJET</b>	page 4
<b>II. OBJET DE L'ENQUETE</b>	page 6
<b>II. DEROULEMENT DE L'ENQUETE</b>	page 7
<b>III. CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE</b>	page 8
<b>IV. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE</b>	page 19

## I. CONTEXTE DU PROJET

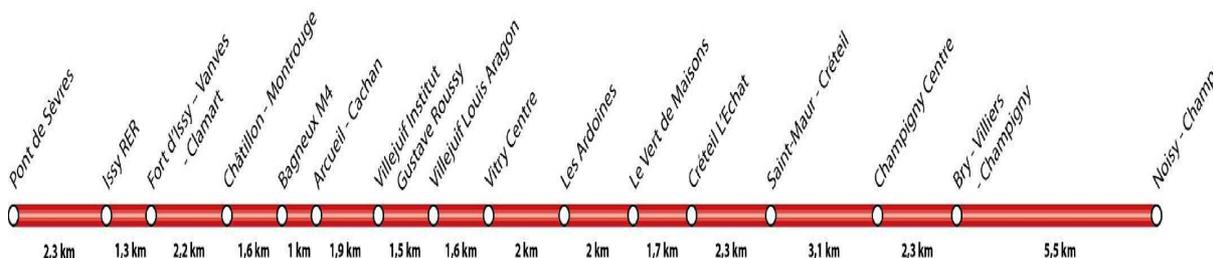
Le projet, objet de la présente enquête, concerne une section de la Ligne 15 du Grand Paris Express. Il s'agit de la Ligne rouge 15 Sud comprise entre la gare de Pont de Sèvres (incluse) et la gare de Noisy-Champs (incluse).

Le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs a fait l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du 7 octobre au 18 novembre 2013. L'étude d'impact accompagnant le dossier d'enquête publique a notamment fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) le 10 juillet 2013.

Le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs a été déclaré d'utilité publique par le décret n° 2014-1607 du 24 décembre 2014.

La Ligne 15 Sud sera une ligne entièrement nouvelle. Elle constituera une partie de la rocade prévue dans le cadre du Grand Paris Express d'une longueur, à terme, de 75 kilomètres.

La Ligne 15 Sud, objet du présent dossier, sera la première section mise en service de la rocade. Elle reliera les gares de Pont de Sèvres à Noisy-Champs sur un linéaire de 33 kilomètres, parcouru en 35 minutes.



Elle desservira 16 gares (cf. schéma ci-dessus), la plupart en correspondance avec le transport en commun existant, que ce soit RER, transilien, métro, tramway, bus et bus en site propre. Les réseaux de bus actuels seront réorganisés pour assurer la bonne desserte des nouvelles gares.

Deux sites de maintenances, seront connectés à cette ligne: le SMI (Site de Maintenance des Infrastructures) et le SMR (Site de Maintenance et de Remisage) pour les trains et pour les infrastructures.

Le Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) sera situé sur la commune de Vitry-sur-Seine. Il sera relié à la ligne 15 par un tunnel d'une longueur de 1,3 km et permettra aux techniciens d'assurer la maintenance et l'entretien des rails, des voies, des caténaires, des portes palières, des systèmes d'information voyageurs. A terme, cette installation d'une superficie de 4 hectares permettra de générer près de 400 emplois dans la ville de Vitry-sur-Seine.

Le site de Maintenance et de Remisage (SMR) sera implanté sur la commune de Champigny-sur-Marne. Il fera l'objet d'une procédure d'autorisation d'exploiter au titre des ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement).

Pour assurer la sécurité des usagers, et en application de la réglementation, la Ligne 15 Sud comportera également 38 ouvrages de sécurité.

La Ligne 15 Sud traversera le territoire de 22 communes en souterrain, minimisant ainsi l'impact sur les territoires traversés.

### **Présentation des projets de gare**

Toutes les gares de la Ligne 15 Sud sont construites sur la même base : une partie souterraine reliant la surface du sol au tunnel de forme rectangulaire de 108 m de long sur 30 à 50 m de large et comportant un nombre d'étages intermédiaires en rapport avec la profondeur du tunnel.

Il existe quelques exceptions à cette règle : la gare de Villejuif IGR a une section circulaire.

La profondeur des gares varie de 20 à 51 m.

La partie souterraine comporte également les ouvrages de connexions avec les gares existantes assurant les correspondances.

Elles comportent une partie émergée, au dessus de la surface du sol, permettant l'entrée et la sortie des voyageurs : cette partie émergée est, sauf exception (Villejuif IGR et Noisy-Champs) peu importante car elle est intégrée à un bâti existant ou futur.

### **Présentation du Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) de Vitry-sur-Seine**

Le site de maintenance des infrastructures (SMI) assure la maintenance des voies et des équipements fixes du système de transport : traction, basse tension, signalisation, automatismes de conduite, courants faibles, équipements électromécaniques.

Le Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) de Vitry est situé au sud de la gare Grand Paris Les Ardoines, sur le territoire de la commune de Vitry-sur-Seine. La superficie du site est d'environ 4,9 hectares.

Le SMI de Vitry a pour fonction de garantir l'ensemble des conditions de maintenance industrielle des infrastructures, des systèmes et des équipements de la liaison en métro automatique entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs. A terme, il permettra d'assurer les mêmes fonctionnalités pour toute la moitié sud de la ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris. Les équipements associés au SMI permettent de garantir la maintenance des voies, caténaires, ouvrages d'art et équipements liés à l'énergie, la signalisation et les télécommunications.

Le Site de Maintenance des Infrastructures de Vitry-sur-Seine est relié à la ligne 15Sud par un tunnel d'une longueur de 1,3 km. La voie de raccordement effectue une boucle au nord du tunnel principal avant de se connecter au SMI, de façon à avoir assez de longueur pour pouvoir remonter les 25 mètres qui la séparent de la surface.

## II. OBJET DE L'ENQUÊTE

La mise en œuvre des travaux de construction de la Ligne rouge 15 Sud nécessitent l'obtention par la SGP de diverses autorisations délivrées après enquête publique.

Il s'agit de l'autorisation, au titre de la loi sur l'eau ainsi que des autorisations requises pour les demandes de permis de construire des gares et des sites de maintenance.

Conformément à l'article L.123-6 du code de l'environnement qui prescrit que « *lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L.123-2, il peut être procédé à une enquête unique* », la SGP a sollicité la mise en œuvre une enquête publique unique au titre de la loi sur l'eau (1<sup>er</sup> objet) et au titre des constructions des 16 gares de la ligne rouge 15 Sud et du SMI (Site de Maintenance des Infrastructures) de Vitry-sur-Seine soumis à permis de construire (2<sup>ème</sup> objet), afin de respecter le calendrier de mise en service des différentes lignes du Grand Paris Express et d'optimiser les délais de production et d'instruction des dossiers réglementaires.

Le Préfet du Val de Marne a saisi l'Autorité environnementale(Ae) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (CGDD). Ce dernier a rendu son avis le 23 septembre 2015, avis qui conformément aux obligations réglementaires a été joint au dossier d'enquête pour être mis à la disposition du public.

Suite à l'acceptation de cette demande, l'arrêté inter-préfectoral n°2015/2972 du 28 septembre 2015 (signé par les préfets des quatre départements Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne et Seine-et-Marne) a prescrit "une *enquête unique environnementale relative à la loi sur l'eau et à la construction des gares sur les communes de Bagneux, Boulogne-Billancourt, Châtillon, Clamart, Issy-les-Moulineaux, Malakoff, Meudon, Montrouge, Saint-Cloud, Sèvres, Vanves dans le département des Hauts-de-Seine, Alfortville, Arcueil, Bonneuil-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Cachan, Champigny-sur-Marne, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Créteil, Ivry-sur-Seine, Joinville-le-Pont, L'Haÿ-les-Roses, Maisons-Alfort, Saint-Maur-des-Fossés, Santeny, Thiais, Valenton, Villejuif, Villiers-sur-Marne, Vitry-sur-Seine dans le département du Val-de-Marne, Champs-sur-Marne et Emerainville dans le département de Seine et Marne, Noisy-le-Grand dans le département de Seine-Saint-Denis.*"

### **III. DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

A l'issue d'une enquête publique unique ayant duré 34 jours, il apparaît que :

- la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête dans les 34 communes concernées ;
- un contrôle de cet affichage a été réalisé avant l'enquête, pendant l'enquête et à la fin de l'enquête par constats d'huissier comme l'indique le compte-rendu opérationnel établi par PUBLILEGAL ;
- les publications légales dans des journaux nationaux et locaux ont été faites plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête ;
- les dossiers relatifs à l'enquête environnementale ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des 25 communes concernées par ce projet de métro et dans lesquelles se sont tenues les permanences ;
- un registre électronique et des registres papier ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des 25 communes concernées et à la Préfecture du Val-de-Marne pendant toute la durée de l'enquête ;
- les membres de la commission d'enquête ont tenu les 44 permanences prévues pour recevoir le public ;
- les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé cette enquête unique ont été intégralement respectés ;
- les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête environnementale ;
- 262 observations et 24 courriers, ainsi qu'une pétition regroupant 170 signatures ont été déposés sur les registres mis en place dans les 25 communes, la Préfecture du Val de Marne et le registre électronique.

#### **IV. CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Comme indiqué dans le préambule du présent document, les conclusions motivées reprennent les thèmes I, III à X du rapport d'enquête en relation avec l'objet de l'enquête portant sur les projets de construction des gares et du SMI de Vitry-sur-Seine.

##### **Thème I : l'objet, le déroulement et le contenu du dossier de l'enquête**

Les principales observations portent sur :

- le choix de la procédure d'enquête publique unique et sa mise en œuvre dans le dossier soumis à l'enquête ;
- la non correspondance du périmètre de l'enquête publique avec l'arrêté et l'avis d'enquête publique ;
- le contenu du dossier qui présente des informations et des données couvrant d'autres aspects du projet que ceux figurant dans l'objet de l'enquête ;
- le statut des ouvrages annexes par rapport à l'objet de l'enquête publique et au respect des documents d'urbanisme ;
- la non actualisation de certaines composantes du dossier d'enquête avec les dernières évolutions du projet.

##### **Concernant l'objet et le déroulement de l'enquête**

***La commission d'enquête approuve le choix de la procédure de l'enquête publique unique pour la réalisation de cette procédure couvrant deux thèmes (l'autorisation au titre de la loi sur l'eau et les projets de construction des gares et du site de maintenance des infrastructures) comportant de nombreux points communs.***

***La commission d'enquête considère justifié le décalage signalé par le public et les institutionnels entre l'objet de l'enquête et le dossier d'enquête qui comprend l'étude d'impact de la ligne rouge 15 sud traitant de l'ensemble des problématiques environnementales et couvrant de fait d'autres thèmes.***

***La commission d'enquête considère que les explications fournies par la SGP dans son mémoire en réponse au procès-verbal des observations, en particulier pour les ouvrages annexes dont la construction ne nécessite pas d'autorisation au titre du code de l'urbanisme, sont très explicites et justifient pourquoi les ouvrages annexes ne sont pas cités dans l'objet de l'enquête.***

##### **Concernant le contenu du dossier de l'enquête**

***La commission d'enquête est consciente de la difficulté de maintenir à jour un dossier qui se précise au fil de l'eau du fait des différentes procédures (enquêtes parcellaires, demandes d'autorisation, réunions publiques) et opérations de préparation des travaux (sondages, déplacement des réseaux, etc) en cours.***

***Le public et les institutions ont fait le constat que le dossier d'enquête était volumineux, complexe et qu'il était difficile de se l'approprier. Même si la commission d'enquête a constaté, à l'instar de l'Ae, que le résumé non technique était très clair et très facile à exploiter sur un plan général, elle estime qu'il aurait été judicieux d'avoir une synthèse par commune ou d'un index listant les renvois vers les parties propres à chaque commune.***

***La commission d'enquête recommande que la SGP mette en place, avec les services municipaux en charge d'accueillir et de renseigner le public, un « guichet unique Ligne rouge 15 Sud » doté de documents et de cartes actualisés au fil de l'eau***

**Thème II :** se reporter au document spécifique « Conclusions motivées » du volet relatif à la loi sur l'eau.

### **Thème III :** L'implantation des gares

Les principales observations ont porté sur :

- la proposition par l'Association ACVPS d'une solution alternative pour l'implantation de la gare Pont-de-Sèvres à Boulogne-Billancourt ;
- les hypothèses qui ont été retenues pour la reconfiguration de la profondeur des gares et du tunnel par rapport à celles présentées au public dans le cadre de la DUP, et en particulier pour les secteurs de Saint-Maur et de Créteil ;

#### **Concernant la position de la gare Pont-de Sèvres à Boulogne-Billancourt**

***La commission d'enquête demande à la SGP de s'assurer que toutes les réflexions ont bien été menées pour que la solution retenue réponde au mieux à l'intérêt général d'un ensemble de riverains et d'usagers de la future ligne de métro.***

***Elle reconnaît que le respect du cahier des charges du projet représente un argument majeur et que l'allongement des temps d'interconnexion peut représenter une contrainte certaine pour les usagers de la future ligne de métro et affecter les possibilités d'intermodalité au niveau du site.***

#### **Concernant les gares de Saint-Maur-Créteil et de Créteil l'Echat**

***La commission d'enquête considère que les réponses apportées répondent aux questionnements recueillis sur les modifications apportées aux profondeurs des gares et du tracé suite aux derniers sondages ayant permis de détecter des remblais de sablière (pour Créteil L'Echat) et des argiles plastiques (pour Saint-Maur-Créteil).***

### **Thème IV :** l'accessibilité aux gares

Les principales observations ont porté sur :

- les modalités de définition des accès aux gares, en particulier de celles de Villejuif IGR, Champigny-Centre et Vert-de-Maisons ;
- la reconfiguration des places de stationnement existantes autour des gares.

#### **Concernant la définition des accès aux gares**

***La commission d'enquête approuve la méthode de travail mise en œuvre par la SGP s'appuyant sur une concertation étroite avec les élus et les partenaires concernés par***

***le projet et se concrétisant par la mise en place de comités de pôles par gare où sont représentés le ou les maires concernés par chacune des gares ainsi que le STIF, les***

***opérateurs de transport (SNCF, RATP), les Établissements Publics d'Aménagement (EPA), les services de l'État. Elle relève que le choix de l'implantation des gares et de leur accès a été étudié dans ce cadre, en collaboration étroite avec les communes concernées***

***En ce qui concerne les demandes particulières exprimées pour l'accessibilité aux gares de Villejuif IGR, Champigny-Centre et Vert-de-maisons, la commission d'enquête considère satisfaisantes les réponses apportées par la SGP.***

#### **Concernant le stationnement autour des gares**

***La commission d'enquête relève que la SGP confirme qu'après les travaux, « l'offre de stationnement sera rendue pour tous les ouvrages de la ligne 15 Sud ».***

***Elle prend acte, qu'en ce qui concerne la gare de Saint Maur, la SGP s'est engagée à reconstituer une capacité de stationnement public équivalente à l'existant et que pour la gare d'Issy-RER, une démarche de concertation est engagée avec les parties prenantes en vue de proposer une intermodalité efficace.***

***Au vu des réponses fournies par la SGP, la commission d'enquête estime que ce sujet du stationnement des voitures et des deux-roues, capital pour les usagers, a été défini avec les différentes autorités concernées, et traité pour répondre au mieux aux besoins estimés.***

#### **Thème V : La construction et l'impact environnemental des ouvrages annexes ;**

Les principales observations portent sur :

- l'implantation des ouvrages annexes, leur insertion architecturale et leur impact environnemental ;
- la localisation et la description des ouvrages annexes avec émergence ;
- la localisation géographique des postes de redressement nécessaires à l'alimentation électrique du métro, leur configuration et leur intégration architecturale et paysagère.

#### **Concernant les ouvrages annexes**

***La commission d'enquête considère que les ouvrages annexes doivent faire l'objet d'une information complémentaire de la part de la SGP, en particulier ceux dont l'implantation est en cours de finalisation et ceux qui seront construits avec une émergence.***

***Elle prend acte que la SGP s'engage à « mettre en œuvre une démarche pour s'assurer de leur bonne intégration architecturale et paysagère dans le tissu urbain existant ou en cours de réaménagement, et qu'une attention particulière sera***

**également systématiquement apportée à ces locaux en matière de ventilation, de protection acoustique et d'insertion architecturale ».**

**La commission relève que la SGP travaille déjà en concertation avec les communes concernées afin d'assurer au mieux l'insertion architecturale et paysagère des ouvrages annexes, qu'ils comportent ou non des émergences. Elle suggère que les représentants des quartiers d'implantation de ces ouvrages annexes soient associés aux réunions de concertation organisées avec les communes.**

#### **Concernant les postes de redressement**

**La commission d'enquête a relevé qu'il y a peu d'informations sur les postes de redressement dans le dossier d'enquête. Pourtant, c'est un sujet qui a occasionné de nombreuses interrogations du public et des institutions.**

**Elle recommande donc à la SGP de communiquer plus largement sur les ouvrages annexes (dont les puits de sortie) et les équipements complémentaires (comme les postes de redressement) à l'occasion de réunions publiques à organiser dans les secteurs les plus sensibles du tracé (Buttes-Halage, Cachan, ...)**

#### **Thème VI. : Les impacts des travaux de réalisation de la ligne de métro**

Les principales observations portent sur :

- les solutions retenues pour l'évacuation des déblais en particulier via les transports fluviaux et ferroviaires ;
- les actions envisagées dans le cadre de la mise en place des principes de l'économie circulaire ;
- les seuils retenus pour les impacts vibratoires et sonores ;
- les mesures techniques préventives et correctives prises, par lieux géographiques sensibles, visant à compenser les impacts sonores et vibratoires ;
- la concertation avec les communes, les associations locales et les comités de quartier afin d'adapter le calendrier des travaux ;
- la sécurité, le cheminement des cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite et l'accessibilité aux commerces, écoles et lieux de cultes ;
- la procédure qui sera mise en place pour l'expertise des bâtiments avant et pendant les travaux.

#### **Concernant l'évacuation des déblais**

***Les réponses apportées par la SGP mettent en évidence que beaucoup de points sont, soit en cours de finalisation, soit énoncent des principes comme pour l'économie circulaire.***

***La commission d'enquête considère que la SGP met en œuvre des mesures visant à réduire l'évacuation des déblais par la voie routière et à les valoriser au mieux dans le cadre de la réalisation du projet.***

***Elle considère que l'existence d'un SDED (Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais) est de nature à permettre la réalisation de réflexions poussées sur la recherche et la mise en œuvre de solutions alternatives à la voie routière***

#### **Concernant les nuisances et dommages engendrés pendant les travaux**

***La Commission d'Enquête prend acte des mesures prévues par la SGP pour réduire au maximum les nuisances sonores liées aux travaux : choix des méthodes constructives présentant le moins de nuisances comme les parois moulées, organisation des zones de chantier,...***

***Elle estime pertinente la mise en œuvre d'un plan de management du bruit et des vibrations qui permettra de prévoir les phases les plus sensibles en termes d'intensité, de durée, de période horaire et de localisation.***

#### **Concernant les horaires des chantiers**

***La commission d'enquête considère que la mise en place des comités de suivi des travaux est une très bonne mesure qui doit permettre d'assurer une bonne coordination entre les différentes parties prenantes et une bonne écoute des revendications des riverains et des institutionnels par rapport à l'adaptation des horaires de chantier.***

#### **Concernant la circulation, pendant les travaux, des piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite (PMR) et l'accessibilité aux commerces, écoles, lieux de cultes, ...**

***La commission d'enquête approuve les actions de communication locale que la SGP a commencé ou envisage de développer : panneaux d'information sur la nature et le calendrier de réalisation des travaux, plaquettes, lettres info riverains...***

***Elle juge très intéressante l'affectation d'agents de proximité pour assurer la médiation entre riverains (habitants, commerçants et usagers) et la SGP.***

#### **Concernant la procédure qui sera mise en place pour l'expertise des bâtiments avant et pendant les travaux**

***La commission d'enquête prend acte du dispositif mis en œuvre par la SGP qui semble couvrir l'ensemble des situations potentiellement envisageables dans le cadre des travaux de réalisation du projet de métro.***

***Elle recommande que ces procédures d'expertise des bâtiments avant et pendant les travaux soient explicitées dans une brochure à mettre à la disposition des services des mairies chargés d'accueillir et de renseigner le public.***

### **Thème VII. : Les impacts de l'exploitation de la ligne de métro**

Les principales observations portent sur :

- la procédure qui sera mise en place pour l'expertise des bâtiments en phase d'exploitation ;
- la quantification des bruits et vibrations en phase d'exploitation, notamment dans les zones sensibles ;
- les nuisances sonores générées par les ouvrages annexes ;
- les dispositions prévues concernant la sécurité des usagers et la prévention des menaces dans les gares

***La commission d'enquête relève que les riverains pourront faire valoir « de tels préjudices s'ils résultent de manière directe et certaine de l'existence ou du fonctionnement de l'ouvrage une fois construit ». Elle insiste sur la nécessité de***

***définir une procédure pour la gestion des éventuels dommages ou nuisances générées pendant la phase d'exploitation de la ligne de métro.***

***Elle recommande que ces procédures, comme pour celles prévues lors de la phase de réalisation des travaux, soient explicitées dans une brochure à mettre à la disposition des services des mairies chargés d'accueillir et de renseigner le public et sur le site internet de la SGP.***

### **Concernant les impacts sonores et vibratoires en phase d'exploitation**

***La commission d'enquête prend acte des mesures antivibratoires et antibruit adoptées par la SGP pour s'assurer du non dépassement des valeurs cibles en matière de bruits et de vibrations. Elle relève que pour certaines situations exceptionnelles où le seuil vibratoire ou sonore à ne pas dépasser ne serait pas respecté, la SGP pourrait envisager des mesures compensatoires.***

***Elle approuve le principe de faire intervenir un organisme spécifique de second regard (le CSTB) qui assurera un rôle de contre-expert de toutes les productions concernant ces mesures.***

**Concernant la sécurité des usagers et la prévention des menaces dans les gares**

***La Commission d'Enquête estime que la SGP mettra en œuvre tous les dispositifs prévus par la réglementation et même au-delà pour certaines gares.***

**Thème VIII : Le tracé précis du tunnel et les servitudes associées**

Les principales observations portent sur :

- la connaissance du tracé précis du tunnel ;
- les servitudes qui s'appliqueront aux riverains du tracé du tunnel.

**Concernant la connaissance du tracé précis du tunnel**

***La commission d'enquête prend acte de la position de la SGP consistant à ne pas communiquer sur le tracé tant que ce dernier n'est pas définitif, c'est-à-dire figé en plan et en profil.***

***Elle tient toutefois à souligner qu'un grand nombre de visites, lors des permanences de la commission d'enquête, étaient motivées par une recherche d'informations sur le tracé.***

***Aussi la commission d'enquête préconise pour les prochaines enquêtes du même type que le dossier comporte une carte indicative du tracé du tunnel ou de la « bande de confort », à défaut de pouvoir présenter un tracé précis.***

**Concernant les servitudes qui s'appliqueront aux riverains du tracé du tunnel**

***La commission d'enquête relève que deux types de servitude (conventionnelle et légale) « s'imposeront » aux parcelles situées à la verticale du tunnel.***

***Elle considère qu'il est essentiel que les propriétaires en soient avertis et que l'existence de cette servitude soit prise en compte dans les documents d'urbanisme.***

**Thème IX : Les impacts environnementaux, paysagers et les mesures compensatoires**

Les principales observations ont porté sur les mesures envisagées pour la conservation des espaces environnementaux préservés (espaces verts et arbres historiques), principalement dans le quartier des Buttes-Halage à Créteil et sur les mesures compensatoires proposées par la SGP.

***La commission d'enquête prend acte des mesures mises en œuvre par la SGP dans le cadre de la démarche « Eviter, Réduire, Compenser » qui doivent permettre d'éviter ou de réduire les impacts sur tous les milieux naturels, qu'ils soient sensibles ou pas. Elle considère que les solutions proposées pour réaliser les mesures compensatoires, en particulier celles qui seront réalisées au Bois de Célie, sont satisfaisantes***

### **Thème X : Les autres problématiques**

Quatre problématiques ont attiré l'attention de la commission d'enquête :

- les projets connexes qui seront réalisés sur les sites des gares ;
- la gare du RER E de Bry-Villiers-Champigny ;
- le processus de négociation développé par la SGP avec les associations de riverains ;
- un cas d'expropriation tardive.

#### **Concernant les projets connexes qui seront réalisés sur les sites des gares**

***La commission d'enquête relève que la SGP considère que ces projets prendront en compte les orientations urbaines arrêtées par les communes, en application des dispositions réglementaires des plans locaux d'urbanisme (PLU) en vigueur. Elle comprend que certaines informations fournies sur les projets connexes dans le dossier d'enquête et la brochure d'informations ne soient pas finalisées.***

***Elle suggère toutefois que toute communication sur ces projets connexes soit réalisée de manière concertée avec les collectivités locales afin d'afficher des données cohérentes avec les politiques locales d'aménagement et de développement urbain.***

#### **Concernant la gare du RER E de Bry-Villiers-Champigny,**

***Le projet de la future gare du RER E devrait impacter fortement le quartier des Simonettes Sud. Il est impératif d'informer les résidents de ce quartier sur leur devenir, d'autant que des expropriations semblent nécessaires pour réaliser cette opération.***

***La commission d'enquête estime qu'il est nécessaire d'organiser des réunions d'informations régulières auprès des résidents de ce quartier afin de les tenir informés de l'avancement du projet***

#### **Concernant le processus de concertation et de négociation développée par la SGP avec les associations de riverains**

***La commission d'enquête constate que la SGP a prévu de mettre en œuvre un plan de communication et de concertation très étoffé et bien organisé. Elle a remarqué lors des permanences que le public et les services communaux avaient fortement apprécié***

***la brochure d'informations sur le projet ainsi que les différentes plaquettes diffusées sur les modalités et les plannings des travaux.***

***Elle estime indispensable l'organisation de réunions régulières avec les riverains du tracé et leurs associations représentatives, et en particulier pour les deux secteurs de Créteil (quartier des Buttes-Halage) et de Cachan qui provoquent encore beaucoup de réactions.***

**Concernant le cas d'expropriation tardive**

***La commission d'enquête prend acte de la nécessité de réaliser cette opération d'expropriation afin de permettre la réalisation de la boîte gare de Chatillon-Montrouge***

***Elle demande que cette opération soit accompagnée d'un soutien rapproché pour le relogement des personnes concernées, ces dernières disposant d'un délai d'un an pour réaliser leur déménagement du fait que leur parcelle n'est pas concernée dans un premier temps par le réaménagement des réseaux.***

## **V. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

L'avis de la commission d'enquête prend en considération :

- l'étude du dossier d'enquête ;
- l'avis de l'Autorité Environnementale (Ae) et des compléments de la SGP apportés en réponse à l'avis de l'Ae ;
- la visite du site et de certains secteurs sensibles ;
- l'analyse des observations et des questions déposées pendant l'enquête ;
- des informations complémentaires recueillies auprès du maître d'ouvrage ;
- la compatibilité du projet avec les plans et schémas directeurs nationaux, régionaux et locaux ;
- les appréciations du rapport et les conclusions motivées présentées ci-dessus.

**Par rapport au volet de l'enquête concernant directement les projets de construction des gares et du SMI de Vitry-sur Seine, la commission d'enquête met en exergue les éléments de conclusions ci-après :**

- **concernant l'implantation des gares**, seules les gares de Pont de Sèvres à Boulogne Billancourt et de Noisy-Champs ont suscité des réactions, respectivement de la part des riverains et de l'Autorité environnementale.

*Pour la gare Pont-de-Sèvres, la commission d'enquête demande à la SGP de s'assurer que toutes les réflexions ont bien été menées pour que la solution retenue réponde au mieux à l'intérêt général d'un ensemble de riverains et d'usagers de la future ligne de métro.*

*Pour la gare de Noisy-Champs, la commission d'enquête considère que les réponses apportées par la SGP dans sa réponse aux remarques de l'Autorité environnementale sont satisfaisantes.*

- **concernant l'accessibilité aux gares**, trois gares ont fait l'objet d'une demande de modification ou de rajout des accès : *la commission d'enquête considère qu'il n'y a pas lieu de modifier les conditions d'accès aux trois gares précitées présentées dans le dossier d'enquête.*

- **concernant l'impact des travaux de réalisation des gares** : *la commission d'enquête a relevé que la SGP doit mettre en œuvre :*

- *des mesures visant à réduire au maximum l'évacuation des déblais par la voie routière et à les valoriser au mieux dans le cadre de la réalisation du projet ;*
- *des dispositions permettant de limiter les nuisances sonores liées aux travaux ;*
- *des comités de suivi des travaux qui doivent permettre une bonne coordination au niveau des horaires de chantier ;*

*- des actions de communication locale et l'affectation d'agents de proximité pour faciliter la circulation des piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite l'accessibilité aux commerces, écoles,...*

**- concernant la sécurité des usagers et la prévention des menaces dans les gares :** *la commission d'enquête considère que la SGP a bien pris en compte ce risque et qu'elle va mettre en œuvre tous les dispositifs prévus par la réglementation même au-delà pour certaines gares.*

**- concernant les impacts environnementaux :** *la commission d'enquête estime que les mesures mises en œuvre par la SGP dans le cadre de la démarche « Eviter, Réduire, Compenser » doivent permettre d'éviter ou de réduire les impacts sur tous les milieux naturels, qu'ils soient sensibles ou pas.*

**- concernant le cas d'expropriation tardive :** *la commission d'enquête demande que cette opération soit accompagnée d'un soutien rapproché pour le relogement des personnes concernées.*

**En conclusion, la commission d'enquête délivre un**

**AVIS FAVORABLE**

**aux projets de construction des gares  
et du site de maintenance des infrastructures de Vitry-sur-Seine  
Assorti des 6 recommandations suivantes**

**Recommandation 1 :** *La commission d'enquête demande à la SGP de formaliser le bilan Avantages/Inconvénients de la solution préconisée par les riverains de la future gare Pont-de-Sèvres de Boulogne-Billancourt.*

**Recommandation 2 :** *La commission d'enquête suggère à la SGP de communiquer sur les ouvrages annexes (dont les puits de sortie) et les équipements complémentaires (comme les postes de redressement) à l'occasion de réunions publiques à organiser en particulier dans les secteurs les plus sensibles du tracé (Buttes-Halage, Cachan, ...).*

**Recommandation 3 :** *La commission d'enquête recommande que la SGP mette en place, avec les services municipaux en charge d'accueillir et de renseigner le public, un « guichet unique Ligne rouge 15 Sud » doté de documents et de cartes actualisés au fil de l'eau.*

**Recommandation 4 :** *La commission d'enquête préconise à la SGP d'explicitier les procédures d'expertise (référés, constats,...) mises en œuvre aussi bien pendant les travaux qu'en phase d'exploitation, dans une brochure à mettre à la disposition des services des mairies chargés d'accueillir et de renseigner le public.*

**Recommandation 5 :** *La commission d'enquête considère qu'il est nécessaire de créer une instance de coordination par gare, à l'instar des comités de pôle, réunissant les différents acteurs de la réalisation des gares et des projets connexes de manière à assurer une parfaite cohabitation des deux opérations.*

**Recommandation 6 :** *La commission d'enquête préconise de prévoir une synthèse ou d'un index listant les renvois vers les parties propres à chaque commune pour les prochaines enquêtes des différents tronçons de la ligne de métro.*

**SIGNATURE DES MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Le 4 janvier 2016

**M. POUHEY Claude**  
Président de la Composition d'enquête



**Mme Marie-Françoise SEVRAIN**  
Membre titulaire



**Mme Brigitte BELLACICCO**  
Membre titulaire



**M. Michel FORMENTO**  
Membre titulaire



**M. Pierre ROCHE**  
Membre titulaire

