

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de construction de la nouvelle gare SNCF de **Bry-Villiers-Champigny**



Rapport d'enquête

Enquête publique conduite du lundi 04 juin 2018 au vendredi 06 juillet 2018

tome 1 : résumé, conclusions et avis motivé

13 septembre 2018

Commission d'enquête désignée par l'ordonnance du Tribunal administratif de Melun
n° E18000025 / 77 du 14/03/2018
Bernard SCHAEFER (président), Nicole SOILLY et Brigitte BOURDONCLE (membres titulaires)

Sommaire du rapport

tome 1 : résumé, conclusions et avis motivé

(présent document)

tome 2 : l'enquête et son déroulement ;
dépouillement et analyse des observations recueillies au cours de
l'enquête ; analyse du mémoire en réponse du maître d'ouvrage
(document séparé)

Sommaire du tome 1

Page

TOME 1 : résumé, conclusions et avis motivé

5 **1 – Résumé de l'objet de l'enquête et de son déroulement**

Objet et cadre juridique

Déroulement

Conclusions sur le déroulement de l'enquête

7 **2 – Conclusions et avis motivés sur l'utilité publique du projet**

7 **2.1 – Conclusions par thèmes**

2.1.1 - L'aménagement de la gare

2.1.2 – L'accessibilité de la gare et l'urbanisme environnant

2.1.3 – Les aspects fonciers

2.1.4 – Les nuisances sonores, paysagères, autres

2.1.5 – Le déroulement du chantier

2.1.6 – L'évaluation socio-économique

10 **2.2 – Analyse bilancielle : les avantages et les inconvénients du projet**

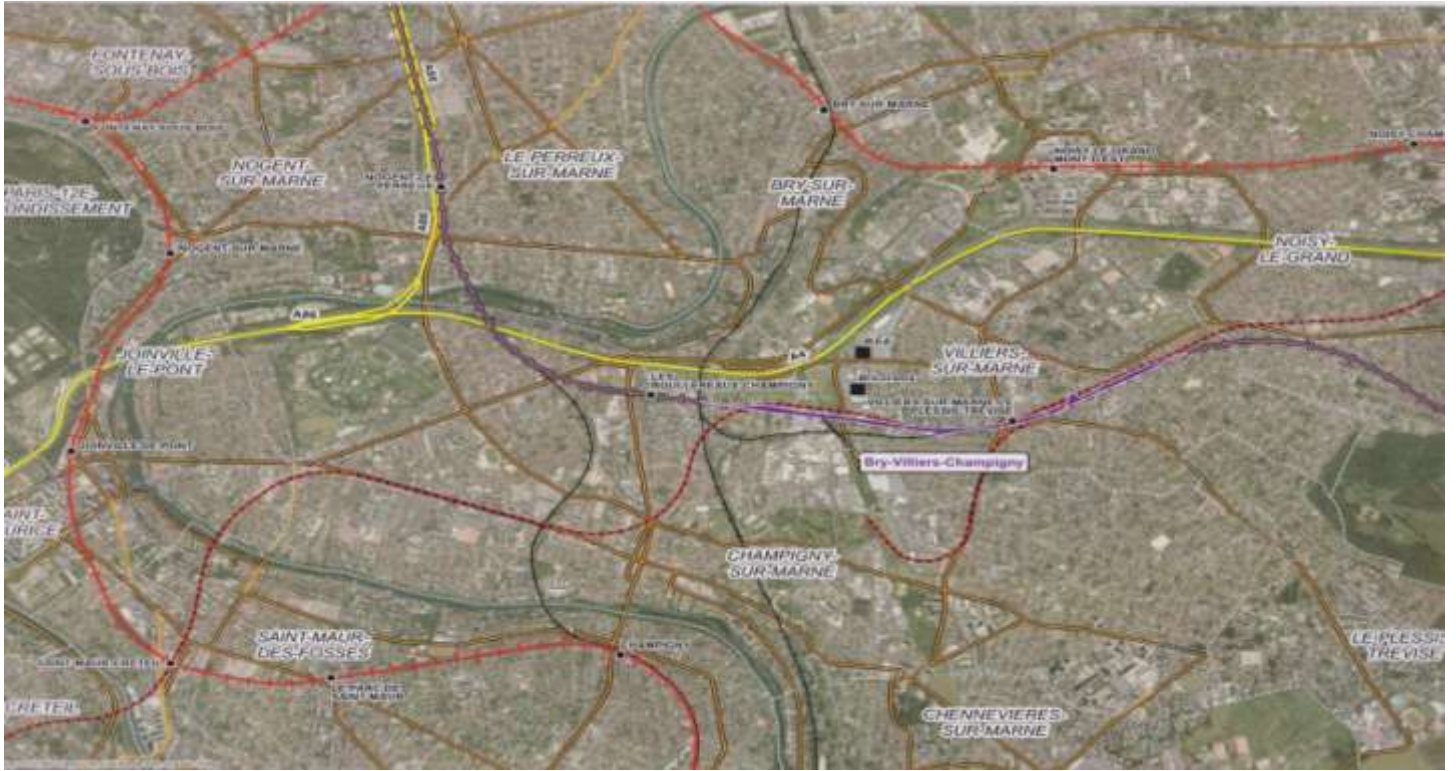
2.2.1 – Les avantages du projet

2.2.2 – Les inconvénients du projet pour des intérêts privés

2.2.3 – Les inconvénients du projet pour des intérêts publics

2.2.4 – Les inconvénients du projet pour l'environnement

14 **2.3 – Conclusion générale et avis de la commission d'enquête**



Plan de localisation (issu du dossier d'enquête)

1 – Résumé de l'objet de l'enquête et de son déroulement

Objet de l'enquête publique :

La présente enquête publique est préalable à la déclaration d'utilité publique de la construction de la gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny et des infrastructures associées sur le réseau ferré national. Le maître d'ouvrage de ce projet est SNCF-Réseau.

Le projet consiste à créer un nouvel arrêt sur le réseau ferré pour les trains de la ligne E du RER (branches Sud) et de la ligne P du Transilien (branches Sud Provins et Coulommiers), en correspondance avec le futur métro du Grand-Paris-Express (ligne 15 Sud, actuellement en construction). Son objectif est de trois ordres :

- donner accès au réseau du Grand-Paris-Express pour les voyageurs du réseau ferré, en provenance de l'Est du Val-de-Marne et du centre de la Seine-et-Marne,
- assurer en complément de la gare du Grand-Paris-Express la desserte de futurs quartiers avoisinants mutables dont l'importante ZAC Marne-Europe,
- assurer plus largement la desserte des secteurs concernés par l'infrastructure en projet d'Altival. (transport en site propre).

Le projet comporte les éléments suivants :

- la création d'une 3^{ème} voie au Nord des voies ferrées existantes, entre les deux gares SNCF actuelles : les Boulleraux-Champigny et Villiers-Le Plessis-Tréville ;
- l'insertion d'un tiroir de retournement des trains en arrière-gare de Villiers –Le Plessis-Tréville ;
- la construction d'un bâtiment voyageurs surplombant les voies ferrées, de deux quais et d'un passage sous les voies pour la correspondance avec la ligne 15 du Grand-Paris-Express.

La construction de la 3^{ème} voie et du tiroir suppose, en outre :

- la réalisation de murs de soutènement sur certaines portions ;
- l'adaptation d'ouvrages d'art (passerelle, ponts-route, ponts-rail), au nombre de 6 ;
- des aménagements de signalisation ferroviaire.

Cadre juridique :

L'enquête publique s'inscrit dans une procédure visant à la déclaration d'utilité publique du projet. Le cadre réglementaire de l'enquête est fixé par :

- le **code de l'expropriation** pour cause d'utilité publique : pour mener à bien son projet le maître d'ouvrage doit avoir la maîtrise du foncier, si besoin par la voie d'expropriations, ce qui nécessite que le projet fasse l'objet d'une déclaration d'utilité publique ; cette déclaration d'utilité publique ne peut intervenir qu'après une enquête publique préalable ;
- le **code de l'environnement** : le projet de la SNCF a fait l'objet d'une étude d'impact, en application de l'article R122-2 dudit code qui fixe dans son annexe la liste des projets soumis à évaluation environnementale, liste incluant notamment les infrastructures ferroviaires ; or ce code prévoit également que les projets nécessitant une étude d'impact doivent être soumis à enquête publique préalablement à leur autorisation ;
- le **code des transports** : celui-ci stipule que les grands projets d'infrastructures de transport doivent faire l'objet d'une évaluation de leur efficacité économique et sociale, évaluation qui est à joindre au dossier d'enquête publique.

En application de ce cadre réglementaire, ce projet de SNCF-Réseau doit donc faire l'objet d'une enquête publique préalable. S'agissant d'un projet susceptible d'avoir des impacts environnementaux, l'enquête doit être réalisée selon les dispositions du code de l'environnement.

Un lien existe entre ce projet de gare nouvelle et celui dit du RER E Est+ : d'une part tous deux concernent l'infrastructure ferroviaire sur laquelle circule le RER E, d'autre part le "tiroir" en arrière-gare de Villiers est nécessaire aux

deux projets. Des personnes du public se sont étonnées que ces deux projets ne se réalisent pas simultanément, ce qui aurait pu donner lieu à une seule procédure et à une seule enquête publique. La commission considère cependant que ces deux projets ont des finalités tout à fait différentes, que l'un est indépendant de l'autre et que la distinction des deux projets n'obère nullement la prise en compte des enjeux environnementaux.

Déroulement

L'enquête publique s'est déroulée du 4 juin au 6 juillet 2018. L'information du public a été assurée par les moyens habituels : affichage en mairie et sur le site, avis dans la presse, portails internet (préfecture et mairies), et autres moyens (distribution de dépliants, journaux municipaux etc.). Le dossier était consultable sur portail internet et en version papier dans les mairies. Neuf permanences de la commission d'enquête ont été assurées, trois par commune, dont pour chacune d'elles un samedi matin.

Les registres, dont un registre électronique, ont permis de recueillir 73 interventions du public, représentant 213 observations élémentaires.

Constat et conclusions sur le déroulement de l'enquête

>> Sur la procédure suivie et le déroulement de l'enquête, la commission fait les constats suivants :

- **La procédure** a été conforme aux prescriptions réglementaires actuellement en vigueur.
- **Une concertation préalable** avec le public s'était déroulée préalablement, dont les moyens et les résultats figuraient dans le dossier.
- **L'information du public** relative à l'enquête est allée au-delà des prescriptions réglementaires ; à savoir : diffusion de dépliants dans les boîtes-à-lettres et dans des lieux publics, panneaux lumineux, articles dans la presse. Seul un affichage commencé trop tardivement dans une des communes a été constaté, que la commission considère sans effet décelable pour l'information du public.
Une réunion publique d'information et d'échange a rassemblé une cinquantaine de personnes.
- **Les possibilités de s'exprimer** offertes au public ont correspondu aux prescriptions réglementaires et n'ont fait l'objet d'aucune difficulté ou incident.
- **Les prescriptions de l'arrêté préfectoral** d'ouverture de l'enquête (n° 2018/1657 du 9 mai 2018) ont été globalement respectées.

>> Sur le dossier soumis à enquête publique, la commission constate :

- qu'il était complet par rapport aux obligations du code de l'urbanisme ;
- qu'il comprenait notamment une présentation détaillée du projet et de sa genèse, une importante et complète étude d'impact, l'avis de l'Autorité environnementale et celui du Commissariat à l'investissement ;
- que l'étude d'impact était conforme à l'article R.122-5 du code de l'environnement, en application des articles L.122-1 et suivants du même code ;
- que ces pièces étaient clairement présentées, compréhensibles par un public non averti, mais néanmoins suffisamment précises pour un public spécialiste.

>> La commission d'enquête considère que l'ensemble du déroulement de l'enquête s'est fait de manière satisfaisante.

2 – Conclusions et avis motivés **sur l'utilité publique du projet**

2.1 – Conclusions par thèmes

2.1.1- Sur l'aménagement de la gare

L'aménagement de la gare SNCF Bry-Villiers-Champigny a fait l'objet d'**observations** et de réponses du maître d'ouvrage sur plusieurs aspects ; les interrogations du public, accompagnées parfois de propositions ou suggestions, ont porté, pour l'essentiel, sur les éléments de programme susceptibles d'être inclus dans le bâtiment, sur son architecture, et sur la prise en compte des enjeux liés à l'environnement pour la construction et pour l'exploitation.

Ces **contributions**, bien que n'exprimant pas directement un soutien au principe du projet, peuvent cependant être analysées comme tel, puisqu'elles visent à participer à la démarche d'élaboration du projet, montrant ainsi l'intérêt manifesté par le public pour cet équipement.

L'utilité de la gare, dont la motivation principale est de permettre l'accès au RER E et la correspondance entre ligne 15 et ligne E, pourra être accrue par une bonne **définition** de ses éléments de programme, dans un souci de cohérence et de complémentarité avec la gare du Grand-Paris-Express, ainsi qu'avec le nouveau quartier qui l'environnera. La mise en œuvre, dans la construction comme dans la gestion du bâtiment, des principes du développement durable, notamment en termes de consommation énergétique, renforcera également cet intérêt collectif.

>> La commission considère que l'aménagement de la gare ne peut être précisé à ce stade, et que tant son programme que son parti architectural et son volet environnemental seront mis au point d'ici l'étape du dépôt du permis de construire.

2.1.2 – Sur l'accessibilité de la gare et l'urbanisme environnant

L'objection qui s'est exprimée dans quelques observations d'une **localisation** mal choisie, dans un quartier peu habité et entouré de zones d'activités, ne peut être retenue ; en effet, l'objectif principal du projet est d'assurer la correspondance entre les deux lignes : ligne 15 du Grand-Paris-Express et ligne E du RER, avec de plus la possibilité de correspondance avec la ligne P du Transilien. Or la gare du Grand-Paris-Express est déjà en cours de construction sur le site ; la question de la localisation de la gare, et du lieu de correspondance entre les deux réseaux, qui a pu se poser dans le passé, n'est plus d'actualité depuis que le tracé et les stations de la ligne 15 ont été définitivement arrêtés.

En outre, si le quartier apparaît actuellement peu habité, c'est qu'il est composé en bonne partie de friches et de terrains mutables, sur lesquels des opérations d'aménagement sont prévues ; la future « double gare » permettra une bonne desserte de ces **nouveaux quartiers**, réseau de transport et opérations d'aménagement participant clairement à une même dynamique de développement et de mobilité.

La desserte **multimodale** de la gare se fera principalement par le biais des transports en commun, notamment par le réseau de bus Altival, ainsi que par les modes doux (vélo, marche) ; pendant l'enquête, des intervenants ont exprimé des interrogations sur ces moyens de desserte et parfois fait des propositions, par exemple sur des liaisons bus ou des cheminements cyclistes ou piétons, démontrant là aussi une adhésion implicite au projet et une participation à sa définition.

Les moyens de déplacement qui seront ici mis en œuvre, avec la correspondance entre le métro et le RER, et une desserte des gares privilégiant les transports économes en énergie, contribuent d'évidence à un transport plus durable car moins polluant et moins émetteur de gaz à effet de serre.

La question de l'accès en voiture avec **stationnement** dans un parc de rabattement a été évoquée pendant l'enquête ; mais il a été confirmé par SNCF-Réseau et par Ile-de-France-Mobilités (autorité organisatrice des transports) qu'un parc de ce type n'est pas envisagé. En revanche, la solution d'une mutualisation des places dans les parkings réalisés dans les programmes de construction prévus dans les quartiers immédiatement avoisinants est apparue préférable ; l'objectif est de limiter la place prise par les véhicules particuliers.

>> La commission relève que la question de l'intermodalité et de l'accès à la future gare, avec la volonté de favoriser les transports en commun et les modes de déplacement doux, s'inscrit dans une démarche de transport durable qui ne peut qu'être soutenue.

2.1.3 – Sur les aspects fonciers

Des interrogations ont été formulées sur l'**emprise** des travaux projetés ; les précisions souhaitées ont été apportées par le maître d'ouvrage SNCF-Réseau dans son mémoire en réponse, notamment les ajustements effectués dans le but de réduire les atteintes foncières : extrémités de la troisième voie, positionnement et largeur des quais.

En revanche, les informations réclamées par les habitants susceptibles d'être directement impactés par l'opération, en particulier quant à l'ampleur des expropriations, ne peuvent à ce stade être communiquées avec le degré de précision souhaité ; il est toutefois à noter que SNCF-Réseau s'est engagé dans son mémoire en réponse à rencontrer les riverains en décembre 2018 afin de faire le point sur les acquisitions nécessaires à son projet. Si le **questionnement** des propriétaires susceptibles d'être touchés, face à un projet qui a varié dans son ampleur, est tout à fait compréhensible, cet engagement devrait être de nature à les rassurer quant à l'issue prochaine de cette période d'incertitude.

>> La commission souligne l'engagement pris par le maître d'ouvrage SNCF-Réseau envers les riverains du projet, afin de leur préciser l'ampleur des acquisitions prévues.

2.1.4 – Sur les nuisances sonores, paysagères, autres

La crainte des **nuisances sonores** a été largement évoquée par le public qui s'est exprimé, que ces nuisances découlent de la mise en place de la 3^{ème} voie ou des conséquences des nouveaux aiguillages. SNCF-Réseau a présenté les dispositifs qui seront mis en place pour remédier à ces nuisances ; celles-ci ont été identifiées et prises en compte dans les modélisations, notamment pour la réalisation d'un écran acoustique et pour la mise en place de protection de façade pour supprimer les dépassements de seuil dans les quartiers des "Simonettes". Ces mesures témoignent de la volonté du maître d'ouvrage de faire en sorte que le bruit, inévitable, reste malgré tout dans les limites du supportable et du réglementaire.

Il convient de noter toutefois que le surcroît de bruit généré par les annonces en gare n'a pas été retenu dans les études de modélisation ; il serait donc souhaitable que le maître d'ouvrage soit attentif à cet aspect dans les futures actions qu'il entend mener.

>> La commission considère que les mesures préventives et correctives présentées par le maître d'ouvrage pour maîtriser au mieux les nuisances identifiées sont acceptables ; elle souligne la nécessité que soient respectés les engagements pris par SNCF-Réseau de conduire une campagne de mesure de bruit sur site une fois le projet réalisé afin de mettre en œuvre les éventuelles mesures de protection adaptées en cas de dépassement avéré.

Quelques craintes se sont portées sur les **vibrations** dues au passage des trains ; les dispositifs anti-vibratiles prévus lors de la pose des voies semblent de nature à les réduire. Par ailleurs, le maître d'ouvrage souhaite qu'un état des lieux soit effectué avant et après les travaux.

>> La commission apprécie l'engagement pris par SNCF-Réseau de requérir, à sa propre initiative, un référé préventif sur toute la zone d'influence.

La création de la 3^{ème} voie s'accompagne de la mise en place de murs de soutènement ; il est compréhensible que du **point de vue esthétique** ces murs puissent déranger, et certains riverains s'en sont inquiétés ; le maître d'ouvrage apporte un premier remède à cette atteinte au paysage en envisageant leur végétalisation et la plantation d'arbustes le long des voies. Par ailleurs SNCF-Réseau projette de définir ultérieurement un projet architectural plus abouti en concertation avec les communes, concertation à laquelle il s'engage à participer

>> La commission souligne avec intérêt cette initiative.

2.1.5 – Sur le déroulement du chantier

En plus du chantier dédié aux travaux de la gare SNCF Bry-Villiers-Champigny, de nombreux autres chantiers sont en cours ou programmés ou prévus dans ce secteur : gare de la ligne 15 du Grand-Paris-Express, ZAC Marne-Europe, ZAC des Boutareines, ZAC des Simonettes, projet Altival, ce qui démultiplie les sources de nuisances. Cette situation a souvent été mise en évidence pendant l'enquête et a abouti à une demande d'optimisation et de **mutualisation des chantiers** en cours ou prévus. Ces travaux sont souvent solidaires les uns des autres et compte tenu du peu d'emprises disponibles de manière utile il est effectivement souhaitable que tous les acteurs concernés travaillent en étroite collaboration et limitent la prolifération de ces emprises.

>> SNCF-Réseau affiche sa volonté de coordonner ses actions dans ce domaine avec les autres intervenants, et la commission accueille favorablement cette décision.

Les **nuisances sonores** redoutées par les riverains durant la phase d'exploitation ont été également citées et mises en évidence pour la phase chantier. Dans son mémoire en réponse SNCF-Réseau expose les dispositifs qui seront mis en place pour réduire ces nuisances.

>> La commission note toutefois, que bien qu'ayant pour objectif la réduction des nuisances, ces dispositifs sont la stricte application de ceux prévus par la réglementation en vigueur dans le déroulement des chantiers ; en revanche, la commission accueille avec intérêt l'engagement pris par SNCF-Réseau de mettre en place un comité de suivi pendant les travaux permettant de prendre, le cas échéant, les mesures palliatives qui s'imposent.

Les travaux vont nécessiter le transport de matériaux ; la circulation de nombreux camions peut perturber la circulation automobile et gêner **l'accessibilité des riverains à leur domicile**. Cette crainte a été exprimée principalement par les habitants de la rue des Hauts Bonne-Eau et par la commission quant à la rue Louis Clozel. Le maître d'ouvrage fait état d'adaptation temporaire de ces rues, précise que toutes dispositions seront prises pour maintenir cette accessibilité et confirme qu'une zone de retournement sera assurée à l'extrémité de la rue des Hauts Bonne-Eau.

>> La commission prend note de cette position mais souhaite que le maître d'ouvrage soit très attentif à l'efficacité des dispositifs envisagés, surtout dans la rue Louis Clozel, compte tenu de l'exiguïté de cette voie.

Les riverains ont non seulement exprimé leurs craintes quant aux diverses nuisances prévisibles mais ont souhaité connaître les **mesures compensatoires** envisagées en cas de préjudice avéré.

>> La commission retient le projet du maître d'ouvrage de la mise en place de conventions d'occupation temporaire prévoyant la restitution des emprises, leur remise en l'état à l'identique et l'indemnisation des dommages éventuels. Elle suggère cependant qu'un périmètre précis soit défini pour la prise en compte de dommage individuel avéré.

2.1.6 – Sur l'évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique de ce projet a fait appel à différentes méthodes, notamment sur les recommandations du Commissariat général à l'investissement, ceci pour préciser les postes de dépenses, les horizons

de projection, les hypothèses et prévisions, les effets monétarisés à prendre en compte, directs, indirects ou non conventionnels.

En termes de transport, ce projet complète la desserte en transports collectifs du territoire à une large échelle. D'un côté, il apporte des avantages en temps de parcours pour des liaisons de banlieue à banlieue concernant principalement le Val-de-Marne et la partie centrale de la Seine-et-Marne ; il soulage aussi la partie centrale des lignes E et A du RER ; il s'accompagne de transfert modal de la voiture particulière vers les transports collectifs avec les avantages environnementaux correspondants (bilan carbone et réduction des gaz à effet de serre notamment). D'un autre côté, il ajoute du temps de parcours à des utilisateurs des lignes E et P par l'arrêt supplémentaire qu'il occasionne. Mais le bilan des avantages est supérieur à celui des inconvénients.

Les coûts d'investissement du projet s'élèvent à 347,6 M€ [valeur 2014], dont 203,5 M€ de travaux proprement dits, les autres postes de coûts d'investissement étant notamment les études, les provisions pour risque, le foncier. Face à ces coûts directs, les avantages sont des éléments monétarisés : gains de temps, décongestion de la voirie, effets externes tels que réduction des gaz à effet de serre, de la pollution, du bruit, etc.

En termes de rentabilité, les résultats apparaissent disparates. Si l'on s'en tient aux seuls effets dits classiques (directs et indirects), le bilan socio-économique est négatif : la valeur actualisée nette socio-économique est de -73 M€ selon la méthode de SNCF-Réseau, de -135 M€ selon la méthode d'Ile-de-France – Mobilités. Mais, de telles infrastructures ont aussi des effets élargis dits non conventionnels, comme l'effet sur le fonctionnement des entreprises, la réallocation spatiale de l'emploi ou la réduction de l'étalement urbain, autant de considérations qui ont été prises en compte dans l'évaluation socio-économique des lignes du Grand-Paris-Express. Si l'on ajoute la part de ces effets élargis pouvant être attribués à ce projet de gare de correspondance, la valeur actualisée nette du projet est positive ; elle ressort à +141 M€ selon la méthode de SNCF-Réseau ou de +79 M€ selon celle d'Ile-de-France - Mobilités, soit un ratio par euro investi respectivement de 0,35 ou de 0,14.

Des informations recueillies postérieurement à l'enquête permettent de comparer l'évaluation socio-économique de ce projet avec d'autres projets de transport récents en Ile-de-France. C'est ainsi que l'indicateur "valeur actualisée nette par euro investi" (incluant les coûts d'opportunité des fonds publics) est respectivement de :

ligne 15 Est : 0,63 / ligne 17 : 0,41 / ligne 18 : 0,14 / gare Bry-Villiers-Champigny : 0,35 (selon méthode SNCF-Réseau) ou 0,14 (selon méthode Ile-de-France-Mobilités).

La possibilité de réduire les coûts d'investissement est une question qui se heurte à plusieurs difficultés : le projet présenté s'est déjà limité à une configuration de trois voies et non de quatre ; une dépense comme celle du tiroir d'arrière-gare à Villiers servira aussi au projet RER E Est+, mais elle est considérée comme indispensable pour la seule gare de Bry-Villiers-Champigny ; enfin, il n'y a pas d'audit disponible sur la composition des coûts qui pourrait identifier des possibilités d'économies.

>> La commission constate dans le dossier l'effort entrepris pour établir des évaluations argumentées et les plus complètes possibles, mais aussi les incertitudes inhérentes à de telles évaluations. Elle se permet un rapprochement entre, d'une part, le constat d'une rentabilité relativement faible de ce projet si l'on ne tient pas compte des effets dits non conventionnels et, d'autre part, l'incertitude sur son financement, laquelle est crainte par nombre de personnes, surtout publiques, qui se sont exprimées.

La commission considère que ce projet présente une réelle utilité publique dans le fait qu'il accompagne dès le court et moyen terme d'importants projets de développement urbain, qu'il comprend un aménagement (le tiroir d'arrière gare à Villiers) qui aura d'autres utilités (RER E Est+) et qu'il contribue à un réel effet structurant à long terme de l'ensemble du système de transport d'Ile-de-France.

2.2 – Analyse bilancielle : les avantages et les inconvénients du projet

2.2.1 – Les avantages du projet

Un consensus. Les représentants des collectivités locales qui se sont exprimés ont tous formulé un soutien à ce projet, espérant sa mise en œuvre le plus rapidement possible. Parmi le public de particuliers, les observations ont été des questionnements sur les caractéristiques du projet, des demandes de prises en compte des impacts négatifs, des suggestions d'amélioration. La commission relève qu'une seule intervention (sur 73) était explicitement défavorable au projet.

Une contribution à la mobilité. Le principe même de cet aménagement est à considérer comme favorable aux déplacements : il apporte un élément important au maillage des axes de transport collectif et contribue à l'enjeu social, économique et culturel d'une amélioration de se déplacer. Les évaluations de la fréquentation future de cette gare, quelle que soit la méthode utilisée, en confirment l'intérêt chiffré.

Un soutien à l'aménagement du territoire. En complément de la gare sur la ligne 15 du Grand-Paris-Express, la gare Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré SNCF sera en mesure d'apporter une accessibilité indispensable à la concrétisation des opérations d'aménagement urbain et de développement économique déjà engagées dans ce secteur. Inversement, ces zones apporteront en ce lieu un gain de clientèle au réseau de transports collectifs. La présence du projet de transport collectif en site propre Altival complète ce constat, avec les secteurs qui seront desservis par cette autre infrastructure.

Plus globalement, les effets sur l'aménagement du territoire sont attendus à l'échelle de l'ensemble de l'Ile-de-France, comme déjà évoqué lors des enquêtes publiques sur les lignes du réseau Grand-Paris-Express ; il s'agit des effets dits non conventionnels à savoir l'optimisation de la localisation de l'emploi et la réduction de la propension à l'étalement urbain.

Des effets environnementaux bénéfiques. Les performances accrues du système de transport collectif s'accompagneront de transfert modal de déplacements depuis la voiture individuelle. Ce mouvement s'accompagnera des gains environnementaux globaux correspondants : moins de gaz à effet de serre, moins de pollution atmosphérique, moins de bruit, davantage de sécurité dans les déplacements.

Une rentabilité socio-économique globale avérée. Si l'on se limite aux seuls effets "transports et déplacements", la rentabilité est négative. Mais elle est nettement positive si l'on intègre les effets dits non conventionnels, liés à des considérations d'aménagement du territoire, à l'échelle de l'Ile-de-France.

>> La commission considère ces avantages comme une mise en évidence de l'intérêt collectif de ce projet.

2.2.2. – Les inconvénients du projet pour des intérêts privés

Les aspects négatifs du projet vis-à-vis des intérêts privés, tiennent tout d'abord aux **acquisitions foncières** qui sont nécessaires pour sa réalisation ; ces atteintes au droit de propriété, y compris par voie d'expropriation si le projet est déclaré d'utilité publique, seront toutefois en nombre limité ; en effet la conception du projet a connu au fil des études des évolutions allant dans le sens d'une limitation des emprises nécessaires, en particulier avec l'abandon de la solution à 4 voies et la réduction partielle de la largeur des quais.

Un autre impact du projet pour les personnes privées réside dans la possibilité de **nuisances**, tout particulièrement pour les riverains de la voie et des rues proches : bruit, vibrations, impact sur le paysage, luminosité. Au sujet des nuisances sonores, SNCF-Réseau a fait valoir, en réponse, que le trafic ferroviaire ne devrait pas s'accroître et qu'une protection acoustique allant au-delà des exigences réglementaires sera mise en œuvre dans le quartier des Simonettes ; le maître d'ouvrage s'est engagé à réaliser une campagne de mesures sur le site après réalisation du projet. A propos de l'insertion paysagère, SNCF-Réseau envisage des mesures permettant de l'améliorer

et s'est engagé à mettre en place une concertation avec les communes. Sur la question des vibrations, des dispositifs anti-vibratiles sont prévus, et SNCF-Réseau s'est engagé à faire procéder à des référés préventifs. Quant aux risques pour la santé, ils apparaissent comme très limités.

Les intérêts particuliers peuvent également être touchés par la phase de **chantier** ; on peut toutefois souligner que, face aux craintes exprimées, SNCF-Réseau a apporté de nombreux éléments de réponse et plusieurs engagements, tels que : la mise en place de dispositifs de limitation des nuisances sonores pendant les travaux, la définition des itinéraires de chantier, le maintien de l'accessibilité des rues pour les riverains, la limitation des travaux de nuit, la limitation des interventions dans les zones sensibles en termes de pollution des sols, l'engagement de mettre en place un comité de suivi pendant la phase de travaux, l'attention particulière à l'information des riverains.

>> La commission considère que les inconvénients et impacts négatifs susceptibles d'être liés au projet, pour les personnes privées, sont limités et qu'en outre ils font l'objet, lorsque c'est possible, de mesures visant à les réduire ; qu'ainsi ils n'excèdent pas ce qui peut être supporté, par les particuliers, pour un projet d'intérêt collectif avéré.

2.2.3 – Les inconvénients du projet pour des intérêts publics

Un inconvénient de ce projet vis-à-vis des intérêts publics sont les perturbations qui seront générées par le chantier sur la **circulation générale** ; principalement sur des rues étroites sur lesquelles débordera le chantier (rue des Hauts Bonne-Eau à Champigny, rue Clozel à Villiers) et pendant la déconstruction puis reconstruction du pont-route de l'avenue Gaumont. Le maître d'ouvrage assure qu'il garantira l'accessibilité des rues bordant le chantier et a déclaré oralement rechercher une organisation des travaux la moins pénalisante possible pour le pont-route.

Autre inconvénient : l'arrêt supplémentaire des trains des lignes E et P ; cet arrêt occasionnera un **temps de trajet** supplémentaire pour les voyageurs de ces lignes qui n'effectuent pas de correspondance. Mais, d'une part ce supplément est réduit (de l'ordre de trois minutes par trajet), d'autre part le total des temps perdus (de l'ordre de 600 000 heures annuelles en 2030) est nettement inférieur à l'ensemble des gains de temps des utilisateurs de la correspondance (de l'ordre de 1 200 000 heures, soit 900 000 heures pour ceux qui sont déjà utilisateurs des transports collectifs et 300 000 pour ceux qui viendront aux transports collectifs depuis la voiture individuelle).

>> La commission estime que les inconvénients liés au chantier pourront être maîtrisés et contenus et constate que ceux liés au temps de trajet sont largement compensés par les gains de temps.

2.2.4 – Les inconvénients du projet pour l'environnement

L'étude d'impact a identifié les milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments.

Pour chacun de ces thèmes, ainsi que sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, une analyse des éventuels effets négatifs du projet sur l'environnement, a été réalisée.

Il ressort de cette analyse que d'une façon générale les impacts négatifs du projet sur l'environnement sont très limités ; s'ils existent c'est de façon modérée et toutes les mesures pour les réduire ont été identifiées.

Quelques points sont mis en évidence pour la phase travaux :

- Risques d'atteinte à la qualité des eaux souterraines. La majeure partie du projet concerne des travaux réalisés sur la plateforme ferroviaire existante sans incidence majeure sur les formations géologiques en place. Néanmoins, le projet nécessitera certains aménagements susceptibles d'avoir des effets sur les eaux souterraines ou encore sur la stabilité du sous-sol, dans un contexte de possible présence de gypse et de cavités :

- création d'ouvrages partiellement enterrés (les quais de la gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny, des murs de soutènement au niveau de la rue des Hauts-Bonne-Eau) ou totalement enterrés (souterrain de correspondance en gare) ;
- mise en œuvre de remblais et de déblais (élargissement de la plateforme ferroviaire).

- **Impact sur la flore.** Le projet impactera modérément les espèces floristiques patrimoniales :

- sur le site du sentier des Marins : le salsifis douteux ;
- aux abords des voies ferrées, à l'ouest de la RD 10 : l'aristoloche clématite et à l'est de la RD10, la gesse sans feuilles, espèces recensées en 2013.

A noter que le projet impactera également des stations des espèces floristiques remarquables suivantes :

- sur le site du Sentier des Marins: l'orobanche de la picride, le brome des toits, le grand mélilot et la mâche potagère ;
- aux abords de la voie ferrée : une station de trèfle des champs située à l'est de la RD 10, recensée lors des inventaires de 2013.

- **Impacts sur les boisements.** Quelques mesures de débroussaillage et de coupes sont à envisager durant les travaux, toutefois ces boisements défrichés seront compensés par des plantations après travaux.

- **Patrimoine culturel et archéologique.** Aucun site patrimonial remarquable ou classé n'est inscrit dans ou à proximité du projet, en revanche, le secteur est connu pour ces richesses archéologiques, notamment aux abords des voies ferrées.

La commission relève que le Service régional de l'archéologie a été consulté par courrier en date du 09 mars 2017 dans le cadre du projet, qu'il a confirmé cette sensibilité et recommandé la réalisation de diagnostics archéologiques sur la totalité des emprises concernées par le projet.

- **Contexte socio-démographique et population active.** Les travaux envisagés peuvent être à l'origine d'impact sur les activités et les commerces en cas de dégradation de leurs conditions de fonctionnement (accès, approvisionnement, stationnement, visibilité, ...)

A noter que certaines activités et/ou installations de chantier pourront être sources de risques pour les **personnels de chantiers et les riverains**, néanmoins ces risques seront faibles et traités dans le cadre des dossiers et études spécifiques à produire (ICPE temporaires).

- **Enfin**, comme tout chantier, celui du projet pourra être une source de **pollution** pour le milieu environnant. L'ensemble des mesures prises dans le cadre de son organisation permettra de les réduire au maximum.

Dans un contexte urbanisé, les **enjeux liés au cadre de vie et à la santé** sont particulièrement importants. Le déroulement des travaux entraînera dans ce contexte urbanisé une gêne temporaire pour les riverains, que ce soit pour **l'environnement sonore** (bruit des engins, évacuation des déblais, équipements spécifiques pour les travaux ferroviaires) ou la **qualité de l'air** (émission de poussières). Les phases les plus sensibles sont les travaux préparatoires, les travaux de terrassements, les travaux de génie civil et les travaux de mise en place des équipements ferroviaires. Certains travaux pourront avoir lieu de nuit ou lors de long week-end.

Les impacts sur l'**environnement sonore** ont fait l'objet d'une étude spécifique en phase exploitation qui a permis d'identifier des mesures de réduction des nuisances sonores liées à la circulation des trains et au fonctionnement de la gare (à l'exception des annonces en gare),

Une réflexion a également été conduite sur le sentiment de **dégradation du cadre de vie** des riverains du quartier des Simonettes Sud ; elle a abouti à la proposition de mesures d'accompagnement avec la mise en œuvre d'un programme de protections supplémentaires, au-delà de la réglementation (mise en place d'un écran acoustique).

Les impacts liés aux **vibrations** en phase exploitation ont également fait l'objet d'une étude spécifique. Il en ressort que seuls des impacts liés à la gêne sont identifiés, notamment sur le secteur de la Rue des Hauts Bonne-Eau (gêne nocturne par la présence d'aiguillages et de la troisième voie). Sur les autres secteurs, la situation vibratoire est soit équivalente à l'existant soit meilleure. Des dispositifs anti-vibratiles spécifiques au niveau de la plateforme seront intégrés à la conception et réalisation du projet.

>> En résumé, la commission estime que les inconvénients mis en évidence quant à l'environnement sont relativement mineurs. Elle apprécie que chacun d'eux fasse l'objet d'une mesure de réduction ou de compensation, ce qui témoigne de la volonté du maître d'ouvrage de préserver au mieux l'environnement paysager et le quotidien des riverains.

2.3 – Conclusion générale et avis de la commission d'enquête

A l'issue de cette enquête, compte tenu de son déroulement, après les conclusions par thème ci-dessus et au vu de l'analyse bilancielle, la commission d'enquête formule les conclusions globales suivantes.

> Elle constate :

- que la **procédure** d'enquête en vue d'une déclaration d'utilité publique a été suivie selon les règles en vigueur et que l'enquête s'est déroulée de manière satisfaisante,
- que le **public** s'est manifesté, utilisant tous les moyens mis à sa disposition,
- que dans ses **observations** le public s'est surtout préoccupé des mesures concrètes de réduction des nuisances et des impacts fonciers, et a exprimé des suggestions pour améliorer le projet, non pour le contester (à une exception près).

> Elle note et souligne les **engagements** pris par le maître d'ouvrage SNCF-Réseau dans son mémoire en réponse pour améliorer la définition du projet et sa mise en œuvre :

- annonce en décembre 2018 de précisions sur les **expropriations** nécessaires à la réalisation du projet,
- réalisation de **référés préventifs** avant les travaux pour pouvoir identifier d'éventuels effets de vibrations dus au chantier puis à l'exploitation,
- participation à une concertation avec les communes pour un **traitement paysager** des ouvrages tels que les murs de soutènement,
- mise en place de **comités locaux de suivi** des travaux,
- mesures des **niveaux acoustiques** après la mise en service de la gare pour vérifier le respect des seuils réglementaires et pour mettre en œuvre si nécessaire des protections complémentaires.

> La commission relève les critères qui dans l'analyse bilancielle vont dans le sens d'affirmer l'**utilité publique** du projet :

- la contribution à une amélioration des déplacements et de la mobilité par un effet de maillage du réseau de transports déjà prévu dans le schéma général des transports du Grand-Paris,
- le soutien à l'aménagement du territoire de zones de développement urbain et économique à l'échelle de l'Ile-de-France (Cf. rééquilibrage Est/Ouest) et à celle de ce secteur particulier qui présente d'importantes opportunités foncières et de mutation,
- des effets environnementaux bénéfiques à l'échelle globale,
- une rentabilité socio-économique avérée, dans une perspective du long terme, et une prise en compte de cette possibilité de correspondance dans l'évaluation socio-économique de la ligne 15 du Grand-Paris-Express qui a été déclarée d'utilité publique.

> Elle considère que la présentation du projet dans le dossier d'enquête et les engagements complémentaires du maître d'ouvrage attestent d'une volonté de réduire et de compenser les **impacts négatifs** :

- l'atteinte prévue à la propriété privée n'est pas excessive,
- l'intérêt de la santé publique n'est pas menacé,
- les nuisances telles que bruit et vibrations feront l'objet de mesures correctrices,
- les atteintes visuelles feront l'objet d'aménagements spécifiques.



> Elle considère cependant que le projet peut encore être amélioré dans sa définition et dans ses modalités d'exécution. A ce titre elle formule les **recommandations** suivantes. Les deux premières concernent directement le maître d'ouvrage, les suivantes d'autres acteurs :

- 1) Dans l'évaluation du **bruit**, prendre en compte la gêne pouvant être occasionnée par les annonces sur les quais, vis-à-vis des maisons immédiatement voisines du quartier des Simonettes Sud.
- 2) Auditer l'évaluation des **coûts** des travaux, pour rechercher des économies éventuelles.
- 3) Prévoir une zone de **dépose-minute**, pouvant être commune aux deux gares SNCF et Grand-Paris-Express, préoccupation à prendre en compte dans le cadre du comité de pôle.
- 4) Concrétiser la notion de **mutualisation** de l'offre en stationnement dans l'entourage de la gare pour permettre une accessibilité en voiture, notamment pour des déplacements occasionnels, ce qui concerne notamment l'aménageur (EPA-Marne) et les acteurs immobiliers prévus dans ce secteur ; cette mesure a déjà été souhaitée dans le rapport d'enquête relatif à la ligne 15 Sud.
- 5) Prévoir de la part des communes une réglementation du **stationnement** dans les quartiers immédiatement voisins et des mesures adaptées de contrôle pour éviter l'encombrement de la voirie publique, surtout sur le territoire de la commune de Champigny, éventuellement aussi de celle de Villiers.
- 6) Définir un plan de **financement** incluant l'ensemble des acteurs publics concernés par la réalisation de cet équipement et par les avantages attendus de lui à court et long terme.

De l'ensemble de ces considérations qui sous-tendent le caractère d'utilité publique et compte tenu des engagements pris par le maître d'ouvrage, la commission d'enquête considère que les avantages de ce projet l'emportent sur ses inconvénients. Aussi émet-elle un avis favorable à la réalisation de la gare Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferroviaire national.

Rapport remis le 14 septembre 2018 à la Préfecture du Val-de-Marne

Les membres de la commission d'enquête

Bernard SCHAEFER, président	
Nicole SOILLY, titulaire	
Brigitte BOURDONCLE, titulaire	