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 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

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 titumaires)

Sommaire du rapport

tome 1 : résumé, conclusions et avis motivé
(document séparé)

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

(présent document)

Sommaire du tome 2

Page

7 **A - Objet de l'enquête et contexte du projet**
- A.1 - Objet de l'enquête publique
- A.2 – Présentation du projet
- A.3 – Le contexte et les enjeux du projet de gare nouvelle BVC pour les lignes E et P
- A.4 - Cadre juridique de l'enquête
- A.5 – La concertation préalable

12 **B – Organisation et déroulement de l'enquête**
- B.1 – La mise en place de la procédure de l'enquête
- B.2 - Composition du dossier soumis à l'enquête
- B.3 – Les avis de l'Autorité environnementale et du Commissariat général à l'investissement
- B.4 – Les contacts, entretiens et réunions

26 **C - Analyse du déroulement de l'enquête**
- C.1 - La procédure, le dossier, la publicité
- C.2 – Le déroulement des permanences et la manifestation du public
- C.3 – Le recueil des observations du public
- C.4 – Compte rendu de la réunion publique

37 **D - Dépouillement des observations du public portées aux registres**
- D.1. – Observations portées sur le registre électronique
- D.2. – Observations portées sur le registre à BRY-SUR-MARNE
- D.3. – Observations portées sur le registre à VILLIERS-SUR-MARNE
- D.4. – Observations portées sur le registre à CHAMPIGNY-SUR-MARNE
- D.5. – Observations reçues par courrier au siège de l'enquête

56 **E – Analyse des observations recueillies au cours de l'enquête, par thèmes : le procès-verbal de synthèse**

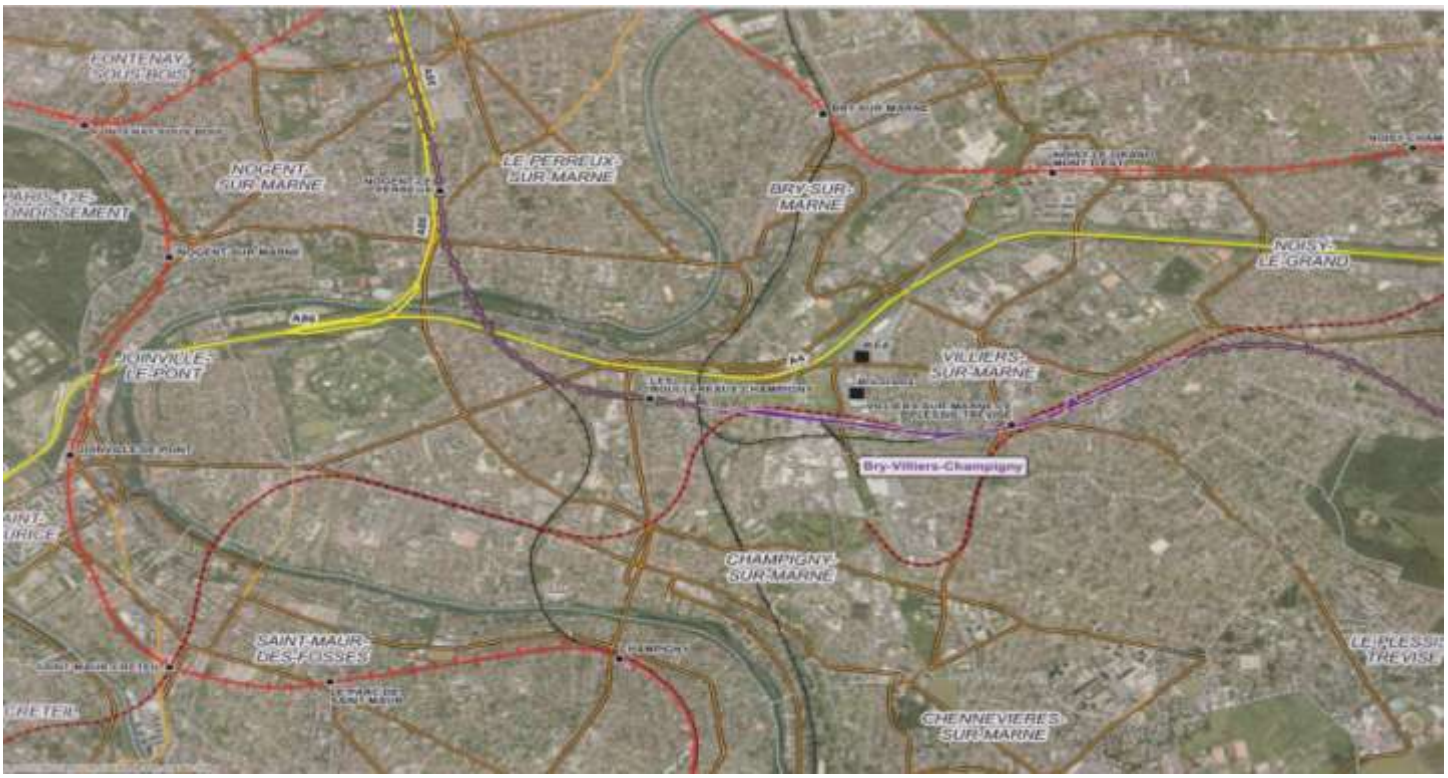
E.1. - Les observations sur l'aménagement de la gare
E.2. – Les observations sur l'accessibilité multimodale de la gare et sur l'urbanisme environnant
E.3. – Les observations critiques sur aspects fonciers
E.4. – Les observations sur les nuisances sonores, paysagères et autres
E.5. – Les observations sur le déroulement du chantier
E.6. – Les observations sur la socio-économie du projet et le système de transport
E.7. – Les observations sur l'enquête, son dossier, son déroulement
E.8. – Les observations ne concernant pas directement le projet, mais en lien avec la mobilité
E.9. – Observations complémentaires de la part de la commission d'enquête

64 **F - Mémoire en réponse de la part du maître d'ouvrage du projet et appréciations de la commission d'enquête**

Thème 1. – L'aménagement de la gare
Thème 2. – L'accessibilité multimodale de la gare et l'urbanisme environnant
Thème 3. – Aspects fonciers
Thème 4. – Nuisances sonores, paysagères et autres
Thème 5. – Déroulement du chantier
Thème 6. – Socio-économie du projet et système de transport
Thème 7. – Le dossier de déclaration d'utilité publique et le déroulement de l'enquête
Thème 8. – Considérations sur la mobilité, sans rapport direct avec le projet
Thème 9. - Observations complémentaires de la part de la commission d'enquête

84 **G - Annexes**

1 – Courrier de remise du procès-verbal de synthèse
2 – Mémoire en réponse
3 – Attestations d'affichage



Plan de localisation (issu du dossier d'enquête)

Sigles utilisés dans le dossier d'enquête et dans le présent rapport

Ae	autorité environnementale
BASIAS	inventaire historique des sites industriels et activités de service
BVC	Bry – Villiers – Champigny (gare)
CD	Conseil départemental
CDT	contrat de développement territorial
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CGI	Commissariat général à l'investissement
DCE	dossier de consultation d'entreprises
DRIAAF	Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt
DRIEA	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement
DUP	déclaration d'utilité publique
GES	gaz à effet de serre
GPE	Grand-Paris Express
IDF	Ile-de-France
IGF	Inspection générale des finances
LOTI	loi d'orientation des transports intérieurs
MO	maître d'ouvrage
PDUIF	plan de déplacements urbains d'Île-de-France
RD	route départementale
RER	réseau express régional
SDRIF	schéma directeur de la région Ile-de-France
SGP	Société du Grand-Paris
STIF	Syndicat des transports d'Ile-de-France (désormais IDF-Mobilités)
TCSP	transport collectif en site propre
TRI	taux de rentabilité interne
VAN	valeur actualisée nette
VDO	voie de desserte orientale
ZAC	zone d'aménagement concerté

A – Objet de l'enquête et contexte du projet

A.1 - Objet de l'enquête publique

La présente enquête publique a pour but de se prononcer sur l'utilité publique du projet de construction de la gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny et des infrastructures associées, en vue d'une déclaration d'utilité publique (DUP) qui en autorisera et permettra la réalisation.

A.2 – Présentation du projet

Le projet de construction de la gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny et des infrastructures associées consiste à créer un nouvel arrêt dénommé Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national (RFN) pour les trains de la ligne E du RER (Branches Sud) et ceux de la ligne P du Transilien (Branches sud Provins et Coulommiers) pour permettre le maillage avec le futur métro automatique du Grand-Paris-Express. Les communes sur lesquelles se situera ce projet sont Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne.

Cette réalisation est prévue sur une longueur de 3 km avec :
- la création d'une troisième voie, au Nord des voies ferrées existantes, entre les gares SNCF existantes Les Boullereaux – Champigny et Villiers-sur-Marne - Le Plessis-Trévise du RER ;
- l'insertion d'un tiroir de retournement des trains en arrière-gare de Villiers-sur-Marne ;
- la création d'un bâtiment gare surplombant les voies ferrées, de deux quais ainsi que d'un passage sous les voies ferrées pour la correspondance avec les espaces de la ligne 15 Sud.

Le projet présente des points de croisement avec les axes suivants :
- à Champigny-sur-Marne : la passerelle désaffectée ;
- à Villiers : le boulevard Jean Monnet (RD10), la route de Champigny, la rue du Général Leclerc, le boulevard de Strasbourg, le passage piéton rue Louis Clozel, l'avenue de Gaumont à Villiers-sur-Marne.

Schéma simplifié des aménagements du projet (document issu du dossier)

SNCF-Réseau assure la maitrise d'ouvrage de ce projet et, en tant que tel, est responsable de la conception, de la planification et de la réalisation des travaux sur le réseau ferroviaire concernant le projet.

A.3 – Le contexte et les enjeux du projet de gare nouvelle BVC pour les lignes E et P

Ces éléments sont tirés du dossier d'enquête.

La localisation de la gare de Bry-Villiers-Champigny de la ligne 15 du réseau de transport public du Grand-Paris-Express a été retenue dans le cadre du schéma d'ensemble approuvé par le décret n°2011-1011 du 24 août 2011, à l'issue d'un consensus général.

Cette gare a été souhaitée en interconnexion avec le réseau ferré national de façon à permettre le trait d'union entre le grand Est francilien et le réseau du Grand-Paris-Express et ainsi faciliter les dessertes de banlieue à banlieue,

Le site arrêté pour cette gare est le résultat d'une juxtaposition de zones d'activités, de zones résidentielles et de zones d'infrastructures avec leurs délaissés adjacents ; il se caractérise par son éloignement des centres-villes des trois communes.
On y trouve de vastes complexes sportifs tels que l'ancien golf de Villiers et le parc sportif des Maisons Rouges à Bry-sur-Marne.
Sur les coteaux au sud de la Vallée de la Marne à Bry-sur-Marne, de part et d'autres des voies ferrées à Champigny et aux abords des emprises d'activités économiques, sont implantées de grandes nappes de logement individuel de petites échelles mais de composition et de formes variées. Des immeubles de logements de grande taille s'adossent aux voies ferrées à l'est du site de gare, à Villiers-sur-Marne (Henri Dunant), et à l'ouest à Champigny-sur-Marne

Autour de la future gare, se trouvent d'importantes réserves foncières, faites à l'origine pour le projet de rocade autoroutière dite de la "voie de desserte orientale" (VDO), et devenues des friches suite à l'abandon de ce projet.
Le site est traversé par l'autoroute de l'Est (A4) et les emprises ferroviaires du RER E et de la Grande-Ceinture.

De nombreuses zones d'aménagement concertées sont aujourd'hui programmées sur ce secteur. Les ZAC "Les Simonettes Nord" à Champigny-sur-Marne, "Marne-Europe" et "des Boutareines" à Villiers-sur-Marne se développent autour d'une dominante d'activités techniques, logistiques, commerciales et de logement. Ces opérations visent à satisfaire l'objectif de rééquilibrage du rapport entre habitat et emploi dans ces communes, comme énoncé notamment dans le cadre du contrat de développement territorial (CDT) des Boucles de la Marne et à répondre aux enjeux de coupures urbaines liées à la présence de grandes infrastructures de transport : l'autoroute A4 et la RN4 d'une part, et les voies ferrées d'autre part.

Dans ce contexte, la gare de Bry-Villiers-Champigny a un rôle important d'accompagnement du développement et de la mutation des activités de ce quartier, aujourd'hui enclavé, en devenir.

Les objectifs affichés pour la réalisation du projet concourent à :
- l'amélioration de l'accessibilité à la métropole pour le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne,
- une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements de banlieue à banlieue.

Ces objectifs sont tributaires de la prise en compte de différents enjeux :
- articulation avec la future gare du Grand-Paris et correspondance avec le métro ;
- articulation avec le projet de transport collectif en site propre Altival ;
- réalisation sur le réseau ferroviaire exploité ;

- topographie du terrain naturel, et caractéristiques géologiques et hydrogéologiques,
- réseaux de transport existants notamment routiers et les ouvrages d'art associés ;
- insertion dans le territoire, vis-à-vis du bâti existant, de la sensibilité environnementale, ou encore acoustique.

Localement, les nouvelles infrastructures se veulent être un soutien aux projets de développement du territoire en faveur de l'activité ; sur une plus grande échelle, elles visent une amélioration de l'accessibilité aux fonctions urbaines de la métropole, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois.
La ZAC Marne-Europe en particulier s'appuie pleinement sur l'amélioration programmée de la desserte en transport en commun pour densifier l'urbanisation autour de la future gare de Bry-Villiers-Champigny.

Actuellement, dans l'Est francilien, le réseau routier est particulièrement chargé en particulier le matin en direction de Paris.
Le réseau de transport en commun est aujourd'hui limité en capacité sur les lignes A et E du RER à proximité de Paris, ce qui se traduit par de fortes contraintes dans certaines gares comme à Val-de-Fontenay et peu de marge d'évolution comme à Villiers-sur-Marne.

La nouvelle gare conçue en interconnexion avec le réseau ferré national permettrait le trait d'union entre le grand est francilien et le réseau du Grand-Paris-Express et ainsi faciliter les dessertes de banlieue à banlieue.

Par ailleurs, la création du pôle gare de Bry-Villiers-Champigny s'accompagne d'une gare routière de façon à favoriser le rabattement des voyageurs et à rendre le réseau de bus plus efficace et lisible, en tenant compte des habitudes de transport existantes et des nouvelles destinations aisément accessibles permises par le maillage entre le réseau SNCF et le futur métro du GPE..

A.4 - Cadre juridique de l'enquête

La présente enquête publique s'inscrit dans une procédure visant à la déclaration d'utilité publique du projet. Cette procédure découle :

- du **code de l'expropriation** pour cause d'utilité publique : pour mener à bien son projet le maitre d'ouvrage doit avoir la maitrise du foncier, si besoin par la voie d'expropriations, ce qui nécessite que le projet fasse l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) ; la procédure pour une DUP prévoit une enquête publique préalable (Cf. articles L11-1 et suivants, et articles R11-1 et suivants) ;

- du **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 (article L123-2) ;

- du **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 (articles L1511-1 et suivants) ; cette évaluation est à joindre au dossier d'enquête publique.

En application de ce cadre réglementaire, le projet de la SNCF doit donc faire l'objet d'une enquête publique préalable ; s'agissant d'un projet susceptible d'avoir des impacts environnementaux, celle-ci doit être réalisée selon les dispositions du code de l'environnement, notamment ses articles L 123-1 et suivants. (partie législative, livre 1er, titre II, chapitre III) et R 123-1 et suivants (partie réglementaire, livre 1er, titre II, chapitre III).

A.5 – La concertation préalable

Une concertation préalable s'est déroulée en 2016, du 6 juin au 7 juillet. Précédé d'un dispositif d'information (affiches, communiqués et annonces presses, diffusion large d'un dépliant d'information, dossier de concertation), elle a permis l'expression du public au travers d'un site internet (www.bryvillierschampigny.fr) de coupons avis, et de réunions publiques.

Le public a pu s'exprimer et donner son avis :
- en prenant la parole lors des rencontres publiques ;
- en envoyant un mail à l'adresse dédiée du projet contact@sncf-bvc.fr
- en complétant le formulaire d'avis sur la page Internet ;
- en envoyant un courrier postal à la maîtrise d'ouvrage ;
- en déposant un avis dans l'urne disponible à la Maison de la Famille de Villiers-sur-Marne ;
- en complétant une fiche avis lors des rencontres publiques.

Deux ateliers thématiques et deux réunions publiques en séance plénière ont été organisés sur chacune des communes directement concernées par les aménagements du projet, Champigny-sur-Marne et Villiers-sur- Marne.
Au final, les ateliers et réunions publiques ont rassemblé près de 190 participants. Près de 120 avis ont été recueillis, dont une dizaine de contributions écrites émanant de collectivités, d'élus, d'associations.
Les principaux thèmes évoqués lors de cette concertation ont porté sur :
- l'opportunité du projet
- la localisation de la gare et ses caractéristiques
- les accès à la gare
- l'intermodalité
- le cadre de vie
- la maitrise foncière
- le financement et les retombées économiques.

SNCF Réseau a dressé un bilan de cette concertation, signé par son Président le 21 novembre 2016. Des réunions avec les collectivités se sont poursuivies en 2016 et 2017 afin d'échanger sur l'avancement des études de définition du projet, le calendrier et le suivi des annonces présentées dans le bilan de la concertation.

La pièce H1 du dossier "bilan de la concertation", retrace les différentes phases de cette concertation, présente les comptes rendus des rencontres publiques, et expose les différents courriers délibérations et contributions des services de l'Etat.

LA CONCERTATION

L'objectif de la concertation est de vous présenter le projet, répondre à vos questions et recueillir vos avis et suggestions sur les grands principes d'aménagement de la gare. Il s'agit d'enrichir le projet et faire qu'il réponde le plus possible à vos besoins et attentes.

2 RÉUNIONS PUBLIQUES

21 JUIN | 20H00 — CHAMPIGNY-SUR-MARNE
Gymnase Pascal Tassinelli
11 rue de Mussidan-Bourgh

30 JUIN | 20H00 — VILLIERS-SUR-MARNE
Cinéma Le Casino
11 rue Guillaume Budé

2 ATELIERS THÉMATIQUES

14 JUIN | 19H00 — **Traitement foncier et environnemental de la gare – Quartier des Sablonnières –**
CHAMPIGNY-SUR-MARNE
École Albert Thomas
46 rue Charles Fournier

27 JUIN | 20H00 — **Nouveaux usages et accès à la gare**
VILLIERS-SUR-MARNE
Espace Cyrille Carlos
0, 15 rue du Bois Saint-Denis

Inscription par courrier ou courriel du 10 au 24 juin

Vous pouvez aussi faire part de votre opinion via :
- Le formulaire sur la page internet dédiée : www.bryvilliierschampigny.fr
- Courriel : contact@bvc2-bvc.fr
- Courrier : SNCF Réseau/Agence Grand Paris
7 place aux Étoiles - 93212 La Plaine Saint-Denis Cedex

La documentation sur le projet est disponible en mairie et sur la page Internet dédiée.

NOUVELLE GARE RER E P BRY–VILLIERS–CHAMPIGNY

EN CORRESPONDANCE AVEC
LA LIGNE 15 SUD DU GRAND PARIS EXPRESS

CONCERTATION
DU 6 JUIN AU 6 JUILLET 2016

INFORMEZ-VOUS ET DONNEZ VOTRE AVIS
www.bryvilliierschampigny.fr

SNCF

LES BÉNÉFICES DU PROJET

- **L'arrêt possible d'un maximum de trains**
  RER E P
- **Des correspondances multipliant les possibilités de trajet entre :**
  RER E P LIGNE 15 | SUD attivat
  et le futur réseau de bus
- **Des temps de parcours réduits**
  grâce à la correspondance avec la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, par exemple :

VILLIERS-SUR-MARNE LE PLESSIS-TRÉVISE > NOISY-CHAMPS		COULOMMIERS > SAINT-MAUR – CRÉTEIL	
Aujourd'hui	25 min	Aujourd'hui	1h40 min
Demain	10 min	Demain	1h15 min
Gain de temps :	15 min	Gain de temps :	25 min

Les temps de parcours à l'horizon de la mise en service de la gare Bry – Villiers – Champigny sont estimés selon les conditions de trafic envisagées à ce jour. Ils ne sont pas contractuels.

LES ACTEURS DU PROJET

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage du projet de construction de la gare et, à ce titre, conduit la concertation.
Le projet est mené en collaboration avec la Société du Grand Paris, le STIF, l'EPAMARNE, le Conseil départemental du Val-de-Marne, le Conseil régional d'Île-de-France, l'État et les communes de Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne.

Documents d'information *diffusés lors de la concertation* préalable

B – Organisation et déroulement de l'enquête

B.1 - La mise en place de la procédure d'enquête

Le 6 février 2018, **SNCF-Réseau** a saisi la Préfecture du Val-de-Marne pour que soit organisée une enquête publique préalable sur son projet de gare.

Saisi par la préfecture du Val-de-Marne d'une demande de désignation, reçue le 10 mars 2018, le **Tribunal administratif de Melun** a désigné une commission pour conduire la présente enquête, dans une décision en date du 14 mars 2018 ; cette commission d'enquête est composée de :
- Monsieur Bernard Schaefer,président
- Madame Nicole Soilly, membre titulaire
- Madame Brigitte Bourdoncle, membre titulaire.

Par son arrêté n° 2018/1657 en date du 9 mai 2018, M. le **Préfet du Val-de-Marne** a prescrit l'enquête publique. Cet arrêté fixe et indique notamment :
- les dates et la durée de l'enquête (article 1er) : 32 jours consécutifs du lundi 4 juin au vendredi 6 juillet 2018 ;
- **la composition de la commission d'enquête** (article 2) désignée par le Tribunal administratif
- le siège de l'enquête (article 3) ; la préfecture du Val-d-Marne (Direction de la coordination des politiques publiques et de l(appui territorial/ Bureau de l'environnement et des procédures d'utilité publique)
- les mesures de publicité par voie d'insertions dans la presse et d'affichage (article 4) : parution dans deux journaux d'annonces légales publiées dans le Val-de-Marne, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappel dans les huit premiers jours de l'enquête ; affichage dans les mairies et à la préfecture quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci ; affichage dans les mêmes conditions sur les lieux prévus pour la réalisation de l'ouvrage ;
- les modalités de consultation du dossier d'enquête (article 5) : à la préfecture du Val-de-Marne (en version papier et sur un poste informatique), dans les trois communes concernées (Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne), en ligne (avec indication de l'adresse électronique)
- les modalités de recueil des observations du public (articles 5 et 10) : sur les registres à la préfecture et dans chacune des trois mairies, par courrier au siège de l'enquête, par courriel (avec indication de l'adresse électronique), sur un registre électronique (avec indication de l'adresse) ;
- les permanences des membres de la commission d'enquête (article 6) :

communes	Permanence 1	Permanence 2	Permanence 3
BRY-SUR-MARNE mairie :1 grande rue Charles de Gaulle	Lundi 4 juin de 09h00 à 12h00	Samedi 16 juin de 09h00 à 12h00	Mercredi4 juillet de 14h00 à 17h00
VILLIERS-SUR-MARNE centre minicipal administratif et technique : 10 chemin des Ponceaux mairie : rue de l'Hôtel de ville	Mercredi 6 juin de 09h00 à 12h00	Samedi 30 juin de 09h00 à 12h00	Vendredi 6 juillet de 14h00 à 17h00
CHAMPIGNY-SUR-MARNE mairie :14 rue Louis Talamoni	Mardi 5 juin de 09h00 à 12h00	Samedi 23 juin de 9h00 à 12h00	Jeudi 5 juillet de14h00 à 17h00

- **les date et lieu de la réunion publique** (article 7) : le jeudi 14 juin 2018 à 20h à la mairie de Champigny-sur-Marne (salle du Conseil municipal) ;
- **l'adresse du maître d'ouvrage** (SNCF-Réseau / Direction des projets franciliens) où une information technique peut-être demandée.

Il est à noter que des dispositions en matière de dématérialisation de l'enquête ont bien été prévues :
- consultation du dossier (outre les possibilités dans les 3 mairies concernées et à la préfecture) : sur un poste informatique et sur le portail Internet des services de la préfecture à Créteil ;
- possibilité pour le public d'émettre ses observations sur une adresse électronique dédiée et sur un registre électronique (en plus des possibilités habituelles d'inscription dans un registre papier, de remarques verbales lors d'une permanence, ou de courriers adressés par voie postale au siège de l'enquête).

L'**ouverture** de l'enquête a été effectuée par le président de la commission d'enquête qui a paraphé les différents registres. La **clôture** de l'enquête a été également été effectuée par le président de la commission qui a signé les registres.

B.2 - Composition du dossier soumis à l'enquête

Le volumineux dossier (représentant au total 1 160 pages) préparé pour l'enquête publique se compose des pièces suivantes, toutes présentées au format A3 :

>> pièce 0 : guide de lecture, comportant :
- un préambule ;
- un résumé succinct des pièces du dossier ;
- un sommaire simplifié ;

(12 pages)

>> pièce A : objet de l'enquête publique, informations juridiques et administratives :
- introduction : objet de l'enquête publique, présentation du projet et raisons de soumission à enquête publique, maitre d'ouvrage ;
- insertion temporelle de l'enquête publique dans le processus d'élaboration du projet : décisions et études antérieures, planning directeur avec mise en service ;
- déroulement de la procédure d'enquête publique : rappel de l'objet de l'enquête, contenu du dossier d'enquête publique, autorité compétente pour autoriser le projet, avis de l'autorité environnementale, contre-expertise et avis du commissariat général à l'investissement, déroulement de l'enquête publique, déclaration d'utilité publique ;
- autres procédures et autorisations nécessaires pour réaliser le projet : procédure d'expropriation, procédure au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, procédure de dérogation exceptionnelle au régime de protection stricte des espèces protégées, procédure d'archéologie préventive, autorisations d'urbanisme, déclaration au titre des bruits de chantier, autorisation de défrichement, bilan LOTI ;
- principaux textes règlementaires : textes relatifs à la concertation, à l'enquête publique, aux études d'impact, à l'évaluation socio-économique, à l'évaluation des grands projets, aux autorisations d'urbanisme, à la protection de l'environnement et au patrimoine culturel.

(25 pages)

>> pièce B : plan de situation

(2 pages)

>> pièce C : notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants :

- contexte et objet de l'opération : contexte territorial, description synthétique du projet retenu, enjeux du projet en terme de déplacement, objectifs du projet ;
- description du projet et raisons du choix : études préalables ayant conduit à la définition du projet et à la concertation de l'été 2016, concertation L103-2 de l'été 2016, évolutions du projet faisant suite à la concertation ;
- caractéristiques principales des ouvrages les plus importants : la gare, la mise à 3 voies de la plateforme des voies existantes, réalisation du projet ;
- calendrier prévisionnel de l'opération : rappel des principales phases, planning directeur avec mise en service ;
(53 pages)

>> pièce D : plan général des travaux ;
(4 pages)

>> pièce E : appréciation sommaire des dépenses :
- estimation du cout du projet ;
- financement du projet : modalités de réalisation et de financement, les partenaires du financement ;
(8 pages)

>> pièces F : étude d'impact sur l'environnement valant évaluation des incidences Natura 2000 ; l'étude d'impact est organisée en 9 pièces distinctes (au total : 598 pages) :
> introduction (15 pages) : objet de l'étude d'impact, contexte règlementaire, constitution et structuration de l'étude
> chapitre 1 : résumé non technique (81 pages) :
- préambule : objet et organisation du document, démarche méthodologique ;
- présentation du projet : genèse du projet, enjeux et objectifs, processus de définition, description du projet,prévision de trafic voyageurs ;
- analyse de l'état initial : préambule, milieu physique, risques naturels, milieu naturel, milieu humain et socio-économie, risques industriels et technologiques, organisation des déplacements, cadre de vie et santé humaine, paysage et patrimoine, interrelations entre les thématiques de l'environnement, évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet ;
- analyse des impacts et mesures : préambule, milieu physique, risques naturels, milieu naturel, milieu humain et socio-économie, risques industriels et technologiques, organisation des déplacements- infrastructures et transport, cadre de vie et santé humaine, paysage et patrimoine, cartes de synthèse des impacts et mesures en phase travaux, carte de synthèse des impacts et mesures en phase exploitation, modalités de suivi des mesures, estimation du cout des mesures ;
- analyse des impacts cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés : préambule, identification des projets considérés, analyse des principaux impacts cumulés ;
- vulnérabilité au changement climatique et aux risques majeurs : incidences et vulnérabilité du projet au changement climatique, incidences notables sur l'environnement résultant de la vulnérabilité à des risques d'accidents et de catastrophes majeurs ;
- évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 : contexte général, présentation du site FR1112013 « sites de Seine-Saint-Denis », évaluation des incidences ;
- analyse des coûts collectifs environnementaux induits par le projet : analyse des conséquences du projet sur le développement de l'urbanisation, analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers, analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, évaluation socio-économique :
- auteurs des études, méthodes et difficultés rencontrées dans l'analyse des impacts : auteurs des études, méthodologie, difficultés et limites rencontrées ;
> chapitre 2 : description du projet (51 pages) :
- contexte et enjeux de l'opération : contexte territorial, description synthétique du projet retenu, enjeux du projet en terme de déplacement, objectifs du projet ;

- les apports de la concertation : concertation L103-2 de l'été 2016, évolutions du projet faisant suite à la concertation ;
- caractéristiques du projet : la gare, la mise à 3 voies de la plateforme des voies existantes, réalisation du projet ;
- calendrier prévisionnel de l'opération : rappel des principales phases, planning directeur avec mise en service ;

> chapitre 3 : description des solutions de substitution (17 pages) :

- genèse du projet ;
- méthodologie de définition du projet d'interconnexion ferroviaire à Bry-Villiers-Champigny : enjeux d'exploitation ferroviaire, enjeux d'insertion, critères retenus pour la comparaison des scénarios ;
- scénario étudiés : scénarios d'infrastructure, configuration des quais, localisation de la gare ;

> chapitre 4 : analyse de l'état initial (209 pages) :

- préambule ;
- situation géographique et aires d'étude : situation géographique du projet, présentation et justification des aires d'étude ;
- milieu physique : climatologie et météorologie, relief, sol et sous-sol, outils de planification et de gestion de l'eau, eaux souterraines et contexte hydrogéologique, eaux superficielles et réseau hydrographique, synthèse des enjeux relatifs au milieu physique ;
- risques naturels : risque météorologique, risque de mouvement de terrain et d'effondrement, risque sismique, risque inondation, synthèse des enjeux relatifs aux risques naturels ;
- milieu naturel : recensement des zonages du patrimoine naturel, continuités écologiques, inventaires écologiques de terrain, synthèse des enjeux relatifs au milieu naturel ;
- milieu humain et socio-économie : préambule, organisation territoriale, occupation du sol, documents d'urbanisme et de planification du territoire, servitudes et réseaux, contexte démographique, population active et emploi, synthèse des enjeux relatifs au milieu humain et à la socio-économie ;
- risques industriels et technologiques : installations classées pour la protection de l'environnement, sites et sols potentiellement pollués, transport de matières dangereuses, risque pyrotechnique, synthèse des enjeux relatifs aux risques industriels et technologiques ;
- organisation des déplacements, infrastructures et transports collectifs : plan de déplacement urbain d'Ile-de-France, contrat de projet Etat-région, l'offre actuelle de transport, caractéristiques des déplacements, charge et saturation des réseaux, projets de développement de l'offre de transport synthèse des enjeux liés aux déplacements et transports ;
- cadre de vie et santé humaine : environnement sonore, contexte vibratoire, qualité de l'air, autres facteurs influençant le cadre de vie et la santé, synthèse des enjeux relatifs au cadre de vie et santé ;
- paysage et patrimoine : contexte paysager du territoire val-de-marnais, contexte paysager et enjeux du territoire concerné, patrimoine historique et culturel, vestiges archéologiques, synthèse des enjeux relatifs au paysage et au patrimoine ;
- synthèse des enjeux environnementaux et description des facteurs de l'environnement susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : rappel, milieu physique, risques naturels, milieu naturel, milieu humain et socio-économie, risques industriels et technologiques, organisation des déplacements, infrastructures et transports collectifs, cadre de vie et santé humaine, paysage et patrimoine ;
- interrelations entre les thématiques de l'état initial ;
- évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet ;

> chapitre 5 : analyse des impacts et mesures (154 pages) :

- description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, réduire ou les compenser : préambule, milieu physique, risques naturels, milieu naturel, milieu humain et socio-économie, risques industriels et technologiques, organisation des déplacements, infrastructures et transports collectifs, cadre de vie et santé humaine, paysage et patrimoine ;
- synthèse des impacts et mesures du projet : milieu physique, risques naturels, milieu naturel, milieu humain et socio-économie, risques industriels et technologiques, organisation des déplacements, infrastructures et transports, cadre de vie et santé humaine, paysage et patrimoine ;

- modalités de suivi et coût des mesures : mesures intégrées à la conception même du projet, mesures intégrées aux travaux, mesures compensatoires, modalités de suivi des mesures ;
- analyse des impacts cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés : notion d'impacts cumulés, contexte juridique, méthode d'analyse des impacts cumulés, identification des opérations et sites concernés, analyse des principaux impacts cumulés ;

> chapitre 6 : vulnérabilité au changement climatique et aux risques majeurs (11 pages) :

- incidence du projet sur le climat et vulnérabilité du projet au changement climatique : incidences du projet sur le climat et son évolution, vulnérabilité du projet au changement climatique, impacts sur l'environnement du fait de la vulnérabilité du projet au changement climatique, synthèse ;
- incidences notables sur l'environnement résultant de la vulnérabilité à des risques d'accident ou de catastrophes majeurs : risques d'accidents et de catastrophes majeurs potentiels dans l'aire d'étude, incidences du projet de gare Bry-Villiers-Champigny sur l'environnement et mesures à envisager ;

> chapitre 7 : infrastructures de transport (12 pages) :

- chapitre spécifique aux infrastructures de transport :
- analyse des conséquences du projet sur le développement de l'urbanisation ;
- analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers ;
- analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ;
- évaluation des consommations énergétiques ;
- synthèse des coûts collectifs ;
- évaluation socio-économique ;

> chapitre 8 : incidences Natura 2000 (17 pages) :

- évaluation simplifiée des zones Natura 2000 : contexte réglementaire, présentation du projet, identification des sites Natura 2000, évaluation des incidences, conclusion ;

> chapitre 9 : méthodes et auteurs (31 pages) :

- méthodes utilisées pour l'élaboration du dossier d'étude d'impact : présentation et justification des aires d'étude, description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, description du projet, description des principales solutions de substitution, analyse des impacts et définition des mesures, évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 ;
- méthodes utilisées pour la production des études spécifiques : inventaires faune/flore, étude acoustique, étude vibratoire, études de trafics et évaluation socio-économique du projet, bilan carbone ;
- nom et qualités des auteurs de l'étude d'impact et des études spécifiques : étude d'impact, inventaires faune/flore, bilan des émissions de gaz à effet de serre, étude paysagère, étude acoustique, étude vibration, études de trafics, évaluation socio-économique.

>> pièce G : dossier d'évaluation socio-économique

- analyse stratégique : présentation des périmètres d'études (justification et identification), état des lieux (démographie, économie et dynamiques territoriales), la situation actuelle des transports (offre, charge et saturation des réseaux, état de la demande de transport et de déplacements), perspectives d'évolution (le scénario et l'option de référence), conclusion de l'analyse stratégique permettant de définir les objectifs du projet ;
- présentation du projet : études préalables ayant conduit à la définition du projet et à la concertation de l'été 2016, rappel des options de projet étudiées, description du projet soumis à enquête publique ;
- analyse des effets : prévisions de trafic de voyageurs, analyse monétarisée, analyse des risques liées au projet , perspectives de financement du projet , synthèse de l'évaluation socio-économique ;

(67 pages)

>> pièce H1 : bilan de la concertation :

- préambule ;
- le projet en bref ;

- déroulement et modalités de la concertation : l'annonce de la concertation, les échanges et les contributions au projet ;
- synthèse thématique des avis exprimés et des réponses apportées par la maitrise d'ouvrage pendant la concertation : le projet et son opportunité, les caractéristiques du projet, l'intégration environnementale du projet, la conduite du projet ;
- les enseignements de la concertation pour la maîtrise d'ouvrage.
- les engagements de la maîtrise d'ouvrage ;
- les comptes-rendus des rencontres publiques ;
- les délibérations, courriers et contributions ;
- délibération du conseil du STIF du 1er juin 2016 ;

(230 pages)

>> Pièce H2 : avis délibéré de l'Ae-CGEDD sur le projet et compléments du maitre d'ouvrage en réponse à cet avis :

- avis de l'autorité environnementale sur le projet de création de la gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny et de ses infrastructures ;
- compléments du maitre d'ouvrage à la suite de l'avis délibéré de l'autorité environnementale sur le projet : préambule, prise en compte par le maître d'ouvrage SNCF-Réseau de l'avis délibéré de l'Ae sur le projet de création de la gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny et de ses infrastructures ;
- annexes ;

(34 pages)

>> Pièce H3 : avis du CGI sur le projet et compléments du maitre d'ouvrage en réponse à cet avis :

- avis du commissariat général à l'investissement et rapport de contre-expertise de l'évaluation socio-économique ;
- compléments du maître d'ouvrage à la suite de l'avis du commissariat général à l'investissement ;
- annexes ;

(124 pages)

>> Pièce H4 : avis du Domaine ;

(3 pages)

A ce dossier d'enquête étaient joints, pour l'enquête publique :

- l'arrêté préfectoral prescrivant et organisant l'enquête ;
- un registre "papier" destiné à recueillir les observations du public (un dans chacune des trois communes).

Il convient de préciser que le dossier d'enquête était disponible, pour la consultation du public :

- dans chacune des mairies des 3 communes concernées ;
- à la préfecture du Val-de-Marne, à Créteil ;
- sur le site internet dédié www.bryvillierschampigny.fr

B.3 – Les avis de l'Autorité environnementale et du Commissariat général à l'investissement

B.3.1 L'avis délibéré de l'Autorité environnementale

La pièce H.2 du dossier d'enquête rapporte cet avis sur le projet ainsi que les compléments apportés par le maître d'ouvrage sans son dossier, à la suite de cet avis.

La fonction d'autorité environnementale a été assurée par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). L'avis a été prononcé le 6 décembre 2017. Il est rappelé dans cette pièce que cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, non sur l'opportunité ou la qualité du projet.

Les principaux enjeux environnementaux considérés par l'Ae sont :
- les risques d'inondation par remontée de nappe,
- les risques de mouvement de terrain par effondrement de carrières ou par retrait et gonflement des argiles,
- la préservation du corridor écologique qui occupe l'espace autrefois réservé à la voie de desserte orientale,
- les émissions de gaz à effet de serre et de polluants toxiques de l'ensemble du projet de pôle d'échange multimodal,

L'autorité environnementale a formulé des recommandations. Le maître d'ouvrage y apporte sa réponse. Celles des recommandations que l'autorité environnementale considère comme principales, dans la synthèse de son avis, sont soulignées ci-après.

1) *Revoir le* ***périmètre du projet*** *en intégrant les autres ouvrages et réseaux de transports et d'aménagement urbain dans le cadre d'une démarche "éviter, réduire, compenser" (ERC) d'ensemble.*
Le maître d'ouvrage répond qu'il retient qu'en effet l'ensemble des projets ligne 15 Sud, bassin de rétention du ru de la Lande et ZAC Marne-Europe est à considérer comme des projets existants ou approuvés pour l'analyse du cumul des incidences, et qu'il a aussi pris en compte le projet de transport Altival. Et que le chapitre 5 de l'étude d'impact, dans sa partie 4 ("impacts et mesures") (*) a été ajusté afin de tenir compte de ce contexte particulier.
(*) et non chapitre 4 – partie 5, comme indiqué dans le document

2) *Mettre à jour l'étude d'impact en intégrant les* ***inventaires biologiques*** *de 2017.*
Le maître d'ouvrage répond que ces inventaires de 2017 ont été effectués pour actualiser les inventaires de 2013-2014, en ciblant les secteurs suivants : la zone entre les voies ferrées, la route de Champigny et la RD 10 sur la commune de Villiers ; la friche entre la RD 10 et le chemin des Boutareines ; les emprises ferroviaires dites du sentier des Marins, à l'Est de la gare existante de Villiers. Que ces inventaires de 2017 n'étaient pas encore disponibles lors de l'instruction par l'autorité environnementale. Enfin, il répond qu'ont été ajustés en conséquence :
- le chapitre 4 - partie 5.3 (inventaires écologiques de terrain),
- le chapitre 5 – partie 1.4 (milieu naturel),
- le chapitre 9 – partie 2.1 (méthodes utilisées pour les inventaires faune et flore).

3) *Que les maîtres d'ouvrage du pôle multimodal identifient les causes des* ***dégradations de la flore*** *constatées en 2017 et mettent en œuvre sans délai des mesures de compensation à l'échelle d'ensemble.*
Le maître d'ouvrage répond qu'il renvoie aux études d'impact des projets de la ligne 15 Sud et de la ZAC Marne-Europe, ainsi qu'au chapitre 5 – partie 4 (analyse des impacts cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés).

4) *Revoir l'****étude acoustique*** *en englobant dans la zone préexistante modérée la rue Robert Schuman à Villiers.*
Le maître d'ouvrage conteste le caractère d'ambiance modérée pour cette voie où il constate, après mesures faites, la prédominance des bruits routiers par rapport aux bruits ferroviaires. Il se réfère à deux textes : arrêté du 8 novembre 1999, circulaire d'application du 28 février 2002. De plus, il indique que le niveau de bruit du projet est très inférieur au niveau routier existant, ce qui s'explique par l'absence de modification substantielle de l'infrastructure existante en gare SNCF de Villiers.

5) *Fournir les éléments de justification du choix des seuils proposés par le CEREMA pour l'analyse des* ***effets des vibrations***.
Le maître d'ouvrage signale l'absence de textes d'ordre règlementaire ou normatif fixant des valeurs limites de vibrations, mais que des "préconisations de la profession" sont suivies. Concernant les aménagements sur des lignes existantes, les

valeurs de référence sont ainsi fixées sur la base du maintien des niveaux actuels, selon le principe d'antériorité. Il indique que ces points sont rappelés dans le chapitre 5 de l'étude d'impact – partie 1.8.2 (cadre de vie et santé humaine : vibrations)

6) *Reprendre l'**analyse des variantes** en explicitant le choix de la position de la gare de la ligne 15 Sud.*
Le maître d'ouvrage rappelle les choix antérieurs de localisation de la gare BVC sur la ligne 15 Sud, faits par la Société du Grand-Paris dans le cadre d'un schéma d'ensemble au sens de la l'article 4 de la loi du 3 juin 2010, relative au Grand-Paris. De plus, il indique qu'IDF-Mobilités a signalé l'intérêt de cette localisation vis-à-vis du projet de TCSP Altival. Il indique que ces éléments sont rappelés dans le chapitre 3 – partie 1 (genèse du projet).

7) *Quantifier les **impacts sonores**, mettre en évidence les effets des mesures de réduction adoptées et intégrer ces informations dans l'étude d'impact.*
Le maître d'ouvrage indique que l'étude d'impact a été réalisée à partir des études préliminaires, qu'il s'engage à de nouvelles études acoustiques lors des études de réalisation et que des mesures sont prévues en phase travaux (dossier bruit, organisation du chantier, sélection des engins de chantier, information des riverains). Est concerné le chapitre 5 de l'étude d'impact – partie 1.8.1 (environnement sonore).

8) *Apporter des précisions sur les choix de parcours et le transfert modal en isolant les **correspondances entre le RER E et la ligne P** qui pourraient être réalisées ailleurs, sans la réalisation complète du projet.*
Le maître d'ouvrage considère que l'aspect soulevé là concerne un effet indirect du projet lequel est conçu essentiellement pour les correspondances entre d'une par les lignes E et P et d'autre part la ligne 15 Sud. Et que donc il est sans objet vis-à-vis de l'étude d'impact et concerne davantage l'évaluation socio-économique.

9) *Fournir une **étude d'impact actualisée** tenant compte des recommandations du présent avis.*
Le maître d'ouvrage rappelle que conformément à l'ordonnance n° 2016-1058 du 26 janvier 2017, une actualisation de l'étude d'impact initialement menée dans le cadre d'une DUP sera réalisée pour toute nouvelle autorisation.

10) *Fournir des détails sur les mesures de compensation de l'ensemble des **boisements défrichés et à défricher.***
Le maître d'ouvrage indique que cet aspect figure dans le chapitre relatif aux impacts cumulés, avec les mesures de compensation exigée par la DRIAAF au Conseil départemental dans la cadre du projet de bassin de rétention du ru de la Lande ; il indique qu'est concerné le chapitre 5 de l'étude d'impact – paragraphe 4.5 (analyse des principaux impacts cumulés).

11) *Que l'ensemble des maîtres d'ouvrage mettent en œuvre des mesures de réduction et le cas échéant de compensation de la rupture de **continuité écologique du corridor** situé au droit de la gare nouvelle.*
Le maître d'ouvrage considère que ce point relève de l'appréciation du périmètre du projet, point évoqué dans les réponses aux recommandations 1, 2 et 10. Est concerné le chapitre 5 de l'étude d'impact – paragraphe 4.5 (analyse des principaux impacts cumulés).

12) *Préciser le nombre de circulations et le type de matériel roulant pris en compte dans l'**étude acoustique**.*
Le maître d'ouvrage fournit ces éléments. Il souligne que le projet est évalué à nombre de trains commerciaux identiques, que le nombre de circulations n'augmente pas entre la situation de projet et la situation de référence. Seules les caractéristiques du matériel roulant évoluent. Sont concernés les chapitres 4 – partie 9.1 (cadre de vie et santé humaine : environnement sonore) et le chapitre 5 – partie 1.8.1 (cadre de vie et santé humaine : environnement sonore).

13) *Prévoir la **protection de tous les bâtiments** qui verront leur niveau sonore dépasser les seuils réglementaires et privilégier la réduction à la source.*

Le maître d'ouvrage considère que, du point de vue réglementaire, les bâtiments à protéger sont ceux pour lesquels il y a simultanément modification significative et dépassement des seuils. Cette situation a été identifiée par étage et par tronçon. L'immeuble entier est pris en compte si un étage au moins est concerné par une modification d'au moins 2 dB (A). La totalité d'un alignement homogène (par exemple une série de pavillons côte à côte) est prise en compte si certaines constructions sont concernées.
Il explique les dispositions qu'il entend mettre en œuvre :
- de manière privilégiée protection à la source, au plus près de l'infrastructure ferroviaire, sous forme d'écrans antibruit (ou de merlons végétalisés) ;
- isolation de façade pour des maisons isolées (2 maisons ont ainsi été identifiées), pour lesquelles la protection à la source est considérée économiquement déraisonnable.
Le maître d'ouvrage considère ainsi respecter la réglementation.

14) *Développer le chapitre sur les émissions de* ***gaz à effet de serre*** *(GES)****.***
Le maître d'ouvrage précise que la quantification des émissions de GES tient compte d'une part de le construction de l'infrastructure, d'autre part de l'évolution de la mobilité. D'une part sont concernés les engins et outils, la fabrication des matériaux, les acheminements et évacuations, le transport des personnels. D'autre part, elles résultent des modélisations de déplacements. Sont concernés le chapitre 5 – partie 1.8.4 (cadre de vie et santé humaine : gaz à effet de serre) ; le chapitre 7 (infrastructures de transport) ; le chapitre 9 – partie 9.5 (méthodes utilisées).

15) *Fournir le détail des calculs des coûts environnementaux ; prendre en compte le fait que le projet n'est pas nécessaire aux* ***correspondances entre les lignes E et P.***
Le maître d'ouvrage rappelle que les évaluations socio-économiques des projets de transport répondent à un cadre réglementaire bien défini, avec note technique et fiches-outils. Que deux études de trafic utilisant des méthodologies distinctes ont été menées en parallèle, suite à la contre-expertise diligentée par le CGI. Il considère qu'à ce titre et sur ce point l'ajustement de l'étude d'impact est sans objet.

16) *Compléter le dossier par la définition des modalités de* ***mesures de suivi*** *pour s'assurer que les* ***seuils réglementaires acoustiques*** *ne sont pas dépassés.*
Le maître d'ouvrage confirme son engagement à réaliser une campagne de mesures acoustiques qui permettra notamment de vérifier l'efficacité de l'écran acoustique prévu dans le quartier des Simonettes à Champigny et à mettre en œuvre des mesures complémentaires si nécessaire. Sont concernés dans l'étude d'impact le chapitre 5 – partie 1.8.1 (cadre de vie et santé humaine : environnement sonore), - partie 2.7 (synthèse des impacts et mesures du projet), - partie 3.4 (modalités de suivi des mesures).

17) *Prendre en compte dans le* ***résumé non technique*** *les conséquences des recommandations de l'Ae et réduire le volume du résumé.*
Le maître d'ouvrage déclare avoir intégré dans l'étude d'impact les réponses aux recommandations. Est concerné le chapitre 1 (résumé non technique).

La commission d'enquête constate que l'étude d'impact figurant dans le dossier d'enquête intègre les recommandations de l'autorité environnementale.

B.3.2 L'avis du Commisariat général à l'investissement

La pièce H.3 du dossier d'enquête porte d'une part sur l'avis du CGI sur l'évaluation socio-économique, d'autre part sur les compléments du maître d'ouvrage en réponse à cet avis. Saisi par SNCF-Réseau-IDF, le CGI a transmis le dossier à une équipe d'experts validée par lui, qui ont demandé l'organisation d'auditions et sollicité des compléments de dossier.

L'avis du CGI qui figure au dossier a été prononcé sur une évaluation socio-économique provisoire. La pièce G figurant au dossier est l'évaluation socio-économique présentée par le maître d'ouvrage en y incluant les réponses à l'avis du CGI.

Sur la version provisoire de l'évaluation socio-économique, le CGI a formulé un avis réservé (deux réserves) en appelant une réponse avant l'enquête, ainsi que six recommandations. Réserves et recommandations s'appuient sur 44 recommandations formulées par la contre-expertise

La première réserve du CGI demande d'**intégrer les études et recommandations des contre-experts** dans une nouvelle estimation et une nouvelle **rédaction du bilan socio-économique** ; et de s'assurer auparavant que les investissements sur l'infrastructure envisagée avec la création de la gare sont indispensables à la réalisation du projet.
Le maître d'ouvrage indique avoir pris en compte les nouveaux éléments dans la version définitive de la pièce G (évaluation socio-économique). C'est ce qu'évoque le chapitre 2.2 de cette pièce : prise en compte du maître d'ouvrage des recommandations formulées par les experts du CGI.

La commission d'enquête constate cette prise en compte mais observe que le caractère indispensable des infrastructures envisagées est affirmé par le maître d'ouvrage avec des arguments relatifs à l'exploitation de la ligne, non démontré par exemple par un audit indépendant.

La deuxième réserve du CGI demande d'évaluer l'éventuel **surcoût** des choix de l'implantation à BVC de la correspondance entre lignes E et 15 au regard de l'**alternative** à Villiers.
Le maître d'ouvrage souligne que seul le surcoût restreint au domaine ferroviaire a pu être évalué à dire d'expert, pour un montant de l'ordre de 200 M€. Mais que le coût global de cette alternative n'est pas chiffrable, faute d'information de la part de la SGP sur ce qu'aurait été une autre gare de la ligne 15 à Villiers. De plus, le maître d'ouvrage rappelle la position d'IDF-Mobilités sur l'importance de la localisation BVC vis-à-vis du projet Altival, d'autant que la desserte de la gare actuelle de Villiers par un tel TCSP n'est guère envisageable compte tenu de la voirie disponible dans ce secteur.

La commission d'enquête adhère à la position du maître d'ouvrage sur ce point, d'autant que la gare BVC sur la ligne 15 est en construction, que le choix d'une autre implantation est désormais un exercice purement théorique, et que son évaluation retarderait inutilement la mise en œuvre du projet.

La première recommandation du CGI est d'**entreprendre les travaux rapidement**, si le projet est retenu, afin d'offrir rapidement au territoire une connexion au GPE, en attente de la mise en service de la gare de Val-de-Fontenay.
Le maître d'ouvrage adhère à cette recommandation, signalant qu'après la procédure de la DUP, l'étape suivante est le financement des études de projet, les acquisitions foncières puis les travaux.

La deuxième recommandation est de faire **auditer les postes de coûts** affichés, pour optimiser les dépenses d'investissement.
Le maître d'ouvrage indique que des études détaillées de conception sont en cours et que IDF-Mobilités procèdera à un examen approfondi du coût réévalué des investissements du projet.

La troisième recommandation est de présenter l'**optimisation de l'ensemble du système de transport** sur la zone et de s'interroger sur le maintien de trois gares SNCF pour 3 km de voies ferrées.
Le maître d'ouvrage indique qu'il reviendra à IDF-Mobilités de définir l'offre de service à la mise en service de la gare. Il signale que les gares de Villiers et BVC seront parmi les gares les plus fréquentées à terme de la branche Sud du RER E ; et que la gare des Boullereaux est à un niveau minimum de desserte qu'il n'est pas envisageable de réduire. Enfin que les études de conception du service horaire ont démarré début 2018, en concertation avec IDF-Mobilités et SNCF-Mobilités.

La quatrième recommandation est d'avancer sur des **bases communes d'évaluation partagées** entre IdF-Mobilités et SNCF-Réseau.

Le maître d'ouvrage constate avec les contre-experts que les cadrages socio-économiques divergent sensiblement. Mais que des convergences ont été recherchées notamment sur la valeur du temps ou le taux d'actualisation. De plus, des tests de sensibilité ont été réalisés.

La cinquième recommandation est de progresser sur les méthodes permettant de **valoriser la régularité des transports.**
Le maître d'ouvrage, particulièrement sensible aux effets sur la régularité des projets envisagés indique que cet aspect a été traité de manière qualitative dans ce projet. Il signale que des recherches sont en cours pour valoriser cette notion ; elles font appel à des évaluations de probabilité et à des calculs dits stochastiques.

La sixième recommandation est de mettre en place le groupe de travail interministériel sur la **valorisation des effets d'agglomérations**, comme le préconisait l'IGF.
Le maître d'ouvrage indique que cette préoccupation fait partie des réflexions en cours de SNCF-Réseau.

La commission d'enquête constate que le maître d'ouvrage a pris en compte les réserves et celles des recommandations correspondant directement au projet et à ses compétences dans le cadre de la procédure en cours, et qu'il se positionne favorablement par rapport aux autres recommandations.

B.4 – Les contacts et entretiens, visites, réunions

B.4.1 Réunions avec le maître d'ouvrage

Une réunion de présentation du projet aux membres de la commission et aux représentants de la préfecture s'est tenue le 20 avril 2018 au siège de SNCF- Réseau – Ile-de-France à Saint Denis.

Les participants étaient :

- commission d'enquête : M. Bernard Schaefer, président ; Mmes Nicole Soilly et Brigitte Bourdoncle, membres titulaires ;
- préfecture du Val-de-Marne : M. Christophe Legouix, Mme Juliette Polizzi, M. Jean-Philippe Delfini ;
- - SNCF-Réseau : MM Cédric Kervella, Yves Dantec, Christophe Rozé,. Meven Bouvet, Stéphane Pinguet et Mme Alessandra Carollo ;
- Agence EKER, chargée de la communication : Mme Emilie Walker, M. Simon Mazajczyk.

Au cours de cette réunion SNCF-Réseau a présenté le projet objet de l'enquête : maitre d'ouvrage et partenaires, objectifs et enjeux du projet, évolution du projet depuis la concertation, contenu du projet soumis à enquête, maitrise des impacts, mise en œuvre ; ont été également abordés les modalités de l'enquête publique, ainsi que le dispositif de communication envisagé.

Une réunion consacrée plus spécifiquement au registre électronique s'est tenue le 25 mai 2018 dans les bureaux de SNCF-Réseau – Ile-de-France à Saint Denis.

Y participaient :

- commission d'enquête : M. Bernard Schaefer, président ; Mmes Nicole Soilly et Brigitte Bourdoncle, membres titulaires ;
- SNCF Réseau ; MM Yves Dantec, Stéphane Pinguet, Mme Alessandra Carollo ;
- CDV-Evénements : M. Nicolas Simplot.

La réunion a tout d'abord permis de faire le point sur la préparation de l'enquête publique : affichage, insertions dans la presse, tractages et autres moyens complémentaires d'information du public ; elle a ensuite donné lieu à une présentation du registre dématérialisé mis en place par le prestataire, avec des échanges sur ce volet numérique de l'enquête.

La réunion de remise du "procès-verbal de synthèse" a eu lieu le 13 juillet 2018 au siège de SNCF-Réseau – Ile-de-France à Saint Denis. Elle a réuni :

- commission d'enquête : M. Bernard Schaefer, président ; Mmes Nicole Soilly et Brigitte Bourdoncle, membres titulaires ;
- SNCF Réseau ; MM Yves Dantec, Christophe Rozé, Stéphane Pinguet.

La réunion avait pour objet de la part de la commission de présenter la synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête publique. Le président de la commission a exposé la démarche d'élaboration du PVS, de la grille de dépouillement organisée en 8 thèmes et de l'analyse des observations réalisée en 9 chapitres thématiques ; ceux ci ont ensuite été présentés, et ont donné lieu à des échanges avec les représentants du maitre d'ouvrage.

La réunion de présentation du "mémoire en réponse" de la part du maître d'ouvrage s'est tenue le 31 juillet 2018 au siège de SNCF-Réseau – Ile-de-Farnce à Saint Denis. Y assistaient :

- commission d'enquête : M. Bernard Schaefer, président ; Mmes Nicole Soilly et Brigitte Bourdoncle, membres titulaires ;
- SNCF Réseau ; MM Yves Dantec, Christophe Rozé.

Cette réunion avait pour objet la présentation et le commentaire du mémoire en réponse aux observations du public ; les 9 thèmes retenus pour la synthèse des observations et des réponses ont été abordés et ont fait l'objet d'échanges.

B.4.2 Visite du site

Une visite du site du projet a été organisée par SNCF-Réseau le 30 mai 2018.
Les participants à cette visite étaient :
- commission d'enquête : M. Bernard Schaefer, président ; Mmes Nicole Soilly et Brigitte Bourdoncle, membres titulaires ;
- SNCF-Réseau : MM Yves Dantec, Christophe Rozé, Stéphane Pinguet, Mme Clara Ferrier
- Agence Eker : Mme Emilie Walker
- M. Jean Pierre Tiffon, animateur prévu pour la réunion publique d'information et d'échange.

La visite a débuté à la gare de RER Champigny-Les Boullereaux et s'est poursuivie sur les communes de Champigny puis de Villiers, le long du faisceau ferré de la ligne E, avec des arrêts permettant de visualiser les lieux précis de réalisation de la future gare, de la nouvelle troisième voie, et des travaux liés à cette dernière sur les ponts-rails et ponts-routes ; elle a été également l'occasion de nouveaux échanges sur les enjeux et impacts du projet.

D'autres visites ponctuelles ont été assurées par les membres de la commission, notamment à l'occasion des permanences.

B.4.3 Entretiens

La commission a souhaité rencontrer différentes personnes publiques concernées directement ou non par ce projet de gare : le maire de chacune des trois communes, Ile-de France - Mobilités qui est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, et EPAMarne chargé de l'aménagement de la ZAC Marne-Europe. Les principaux points abordés lors de ces entretiens ont été les suivants.

> Mairie de Bry-sur-Marne

Entretien du 04 juillet de M. Schaefer
avec M. Spilbauer, maire

Principaux sujets abordés :
- l'importance de cette gare pour la Seine-et-Marne et pour soulager la ligne A du RER et l'autoroute A4,
- le stationnement de rabattement,
- le rabattement depuis Bry en transports collectifs de proximité,
- l'urgence de ce projet.

> Mairie de Villiers-sur-Marne

Entretien du 04 juillet de M. Schaefer et Mme Bourdoncle
avec M. Benisti, maire et Mme Mariani, chargée du Grand Paris à la mairie

Principaux sujets abordés :
- l'obligation de réaliser cette gare selon les textes prescrivant le GPE
- le rôle de cette gare vis-à-vis de la ZAC Marne-Europe (6 000 emplois dont 3 000 emplois créés) et la localisation de cette ZAC dans l'Est francilien,
- l'articulation avec le projet de RER Est+,
- la nécessité d'arbitrages nationaux pour le financement.

> Mairie de Champigny-sur-Marne

Entretien du 05 juillet de M. Schaefer et Mme Soilly
avec M. Fautré, maire et M. Brac, directeur du projet GPE à la mairie

Principaux sujets abordés :

- l'influence de la gare pour le rééquilibrage de l'Est parisien, ce qui est un objectif du SDRIF, notamment vis-à-vis de l'emploi,
- la mutualisation de l'offre future de stationnement vis-à-vis de la fonction de rabattement,
- l'articulation avec le projet Altival,
- la prise en compte des nuisances sonores dans le programme d'acquisitions foncières.
- la ZAC des Simonnettes-Nord, en cours, dont un programme indicatif comprend :
400 à 450 logements, 8 000 à 10 000 m^2 de bâtiments tertiaires, 1,9 à 2,2 ha d'emprise d'activités économiques.

> IDF-Mobilités

Entretien du 20 juin de	M. Schaefer et Mmse Soilly et Bourdoncle
avec	Mmes Hanen, directrice générale adjointe, Debrincat et MM Pauget, Delonga et Maillet

Principaux sujets abordés :
- l'importance des travaux à prévoir tant pour la gare BVC que pour le projet RER Est+,
- les écarts de prévisions selon les méthodes (SNCF et IDF-Mobilités) notamment pour la part modale des rabattements et pour la prise en compte de l'inconfort dans l'évaluation socio-économique,
- l'évolution des méthodes d'évaluation,
- les incertitudes sur le plan de financement.

> EPA-Marne

Entretien du 20 juin	de M. Schaefer et Mme Soilly
avec	M. Decoster, directeur des opérations rt M. Desfoux

Principaux sujets abordés :
- l'intérêt de la ligne E à la fois radiale et partiellement de rocade,
- l'importance des deux gares BVC, GPE et SNCF, vis-à-vis de la desserte des ZAC autour de la gare, tout particulièrement la ZAC Marne-Europe,
- la participation aux aménagements de voirie prévus dans le cadre de la ZAC,
- les programmes prévus pour les ZAC Marne-Europe et des Boutareines (en surface de plancher) ; au total :
bureaux = 93 000 m^2 ; activités = 4 000 m^2 ; logements = 70 000 m^2 ; résidences = 14 000 m^2 ; commerces et services = 18 000 m^2 ; hôtel, palais des congrès, cinéma : 30 000 m^2 ; équipements = 5 500 m^2.

B.4.4 Réunions de travail de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'est réunie à plusieurs reprises pour échanger sur l'organisation de l'enquête, pour la préparation du procès-verbal de synthèse, et pour la rédaction du rapport, des conclusions et de l'avis motivé. Ces réunions se sont tenues les 9 mai, 5 juin, 2 juillet, 20 août, 23 août, 12 septembre et 13 septembre 2018.

C – Analyse du déroulement de l'enquête

C.1 - La procédure, le dossier, la publicité

La commission fait les constats suivants.

> La procédure a été respectée, l'enquête publique s'inscrivant dans les textes réglementaires du code de l'expropriation, du code de l'environnement et du code des transports.

> Le déroulement de l'enquête publique a respecté le code de l'environnement pour ce qui est de :

- la durée de l'enquête (elle a duré 32 jours calendaires)
- la composition du dossier,
- la mise à disposition de ce dossier auprès du public en version papier dans les trois communes et par Internet sur le portail de la préfecture et sur un poste informatique à disposition du public dans cette même préfecture,
- l'indication de la personne et de ses coordonnées qui chez le maître d'ouvrage pouvait apporter des renseignements et précisions,
- la possibilité de déposer des observations soit sur les registres papier (un dans chaque commune), soit de les envoyer par courrier au siège de l'enquête, ou par courriel (adresse indiquée), avec de plus la présence d'un registre électronique.

> La publicité réglementaire par affichage administratif a été respectée à la préfecture, siège de l'enquête et aux mairies de Bry et de Champigny. A Villiers (mairie et centre municipal administratif et technique), les affiches ont été apposées non pas 15 jours avant le début de l'enquête mais seulement 4 jours, puis pendant toute la durée de l'enquête. Cependant, la commission estime que le public n'a pas manqué d'être informé de la tenue de l'enquête, compte tenu des autres moyens de publicité, notamment à Villiers. Pour Bry, l'attestation d'affichage n'a pas été transmise, malgré une relance ; toutefois la présence de l'affiche à la mairie a été constatée par l'un des commissaires enquêteurs, à l'occasion des permanences.

> La publicité sur site a été effectuée abondamment, à raison de 12 affiches à Bry, 35 à Villiers et 35 à Champigny ; un rapport d'affichage a été remis à la commission d'enquête et un constat d'huissier a été établi à la demande du maître d'ouvrage.

> Les parutions dans la presse ont été effectuées conformément à l'arrêté d'ouverture d'enquête. Elles ont eu lieu selon le calendrier suivant:

	1ère parution	**2ème parution**
Le Parisien (édition du Val-de-Marne	17 mai2018	6 juin 2018
L'Humanité	17 mai 2018	6 juin 2018

> D'autres moyens de publicité ont été mis en œuvre, qui ont encore renforcé l'information règlementaire :

- d'une part information sur les sites internet des communes, du département, de la SNCF, de l'association Orbival, dans les journaux municipaux, sur des panneaux électroniques à messages variables de communes ;
- d'autre part, à l'initiative de SCNF-Réseau, distribution fin mai de 16 000dépliants dans les boîtes à lettres dans un rayon de 500 m autour des gares des Boullereaux-Champigny, et de Villiers-Le Plessis-Trévise et le long du projet de 3° ligne ;

tractage de 8 500 exemplaires de ce dépliant entre le 2 et le 11 juin à des gares (Boullereaux, Villiers, Tournan, Paris-Est), à des marchés (Bry, Villiers, Champigny), au parking Leclerc et à la Brocante du Tremblay ; appel des associations de riverains ; affiches chez les commerçants, dépliants et panneaux à l'accueil des mairies et à la préfecture.

> De plus, des articles sont parus dans la presse, en particulier dans le journal "Le Parisien" (édition du Val-de-Marne : "Future gare RER E : vous avez la parole" paru le 9 juin 2018, "Les mauvaises surprises de la future gare" paru le 16 juin 2018.

1° page du dépliant distribué par la maître d'ouvrage

C.2 – Le déroulement des permanences

Conformément aux stipulations de l'article 6 de l'arrêté préfectoral, trois permanences ont été tenues respectivement dans chacune des 3 communes concernées par le projet.
Chacun des commissaires enquêteurs a tenu, au nom de la commission d'enquête les permanences dans le secteur qui lui était dévolu. Les permanences à Bry ont été assurées par M. Bernard Schaefer, celles de Villiers par Mme Bourdoncle, celles de Champigny par Mme Soilly.

Dans l'ensemble ces permanences, qui se sont déroulées sans incident notoire, et dans de bonnes conditions matérielles, ont connu une fréquentation moyenne, du moins pour les deux premières.

> A Bry-sur-Marne, la première permanence, le lundi 4 juin au matin, premier jour de l'enquête, s'est tenue dans une salle dédiée, au rez-de-chaussée de la mairie ; dans le hall de la mairie un panneau d'information présentait le projet et annonçait l'enquête. Personne ne s'est présenté à cette permanence.
La **deuxième permanence** s'est tenue le samedi 16 juin au matin. Aucune observation n'avait déjà été portée sur le registre "papier" mis à disposition du public dans cette mairie.
Une personne est venue se renseigner auprès du commissaire enquêteur sur la nature du projet, intéressé par l'apport de ce projet de gare au système global de transport.
La **troisième permanence** s'est tenue le mercredi 4 juillet après-midi. Deux personnes, habitantes de Champigny, sont venues présenter une requête écrite qui a été insérée dans le registre : craintes sur les nuisances diverses, demande d'expertises, de protection, d'information sur l'expropriation ou non.

> A Villiers-sur-Marne, **la première permanence** s'est tenue le mercredi 6 juin 2018 au matin, au centre administratif et technique municipal, sis chemin des Ponceaux. Un avis d'enquête était bien affiché devant le bâtiment ; un grand panneau d'information réalisé par SNCF-Réseau était installé dans le hall d'accueil ; le dossier était complet et le registre ouvert, coté et paraphé.
A l'ouverture de la permanence le registre ne contenait aucune observation.
Deux visiteurs se sont présentés : le premier recherchait des informations sur la profondeur de la ligne 15 à Villiers, il a été orienté vers les services municipaux ; le second, demeurant rue Henri Dunant, a émis le souhait qu'un mur anti-bruit soit réalisé dans son quartier, contre les nuisances sonores dues au trafic ferroviaire.
La **deuxième permanence** s'est tenue le samedi 30 juin 2018, au matin, à l'hôtel de ville.
Dans la période entre la 1ere et la 2eme permanence, un document a été déposé dans le registre d'enquête ; il s'agit de la délibération du conseil municipal de Villiers-sur-Marne, en date du 27 juin, exprimant le soutien de la ville au projet d'interconnexion, qu'elle considère comme prioritaire, et demandant que sa mise en service intervienne en même temps que celle de la ligne 15.
Au cours de la permanence, 9 visiteurs se sont présentés : un groupe de 4 personnes (les 3 premières étant conseillers municipaux), 2 personnes représentants l'association "Les voisins des Boutareines", 2 personnes habitant rue Henry Dunant et riveraines de la voie ferrée, une conseillère municipale.
Les visiteurs ont fait état de remarques et interrogations dans le registre , qui a enregistré 4 nouvelles observations ; celles-ci portent notamment sur le décalage de livraison des 2 gares et le besoin de mesures transitoires pour relier la gare actuelle de Villiers et celle de la ligne 15, sur les questions de concertation et d'information des riverains, sur les données prises en compte dans l'étude d'impact, les risques de nuisances pour les habitants du secteur, et les moyens à mettre en œuvre pour les atténuer.
La **troisième permanence** s'est tenue le vendredi 6 juin 2018, après-midi, au centre technique municipal rue des Ponceaux. Au cours de la permanence, 5 visiteurs se sont présentés, et ont fait part d'interrogations et de remarques ; 3 nouvelles observations ont été inscrites dans le registre d'enquête : un commerçant du centre-ville, un couple résidant rue Félix Guillemin, une personne résidant rue des Prunais ;
Les observations retracent, pour l'essentiel, les inquiétudes face aux travaux et nuisances, qui vont s'ajouter à ceux des chantiers GPE ; des questions et propositions quant à l'aménagement de la gare, à ses accès, et à l'évolution de la gare actuelle de Villiers.

> A Champigny-sur-Marne, les permanences se sont déroulées dans les locaux de l'Hôtel de ville dans une grande salle de réunion au rez-de-chaussée dans de bonnes conditions matérielles.
9 contributions comportant plusieurs observations sur des thèmes différents ont été déposées sur le registre par des visiteurs individuels et des représentants d'associations ou de comités de défense de riverains.
La **première permanence** s'est tenue le 5 juin. Le dossier et le registre, vierge de toute observation à l'ouverture de la permanence, était mis à la disposition du public dans de bonnes conditions.
A noter, qu'en dehors des permanences, le dossier est consultable dans les services de l'urbanisme au 1er étage ;
l'information est donnée à l'accueil de la mairie.
Deux visiteurs se sont présentés,
- le premier, habitant des "Simonettes", inquiet quant au devenir de sa propriété, souhaitait obtenir des précisions sur les parcelles à exproprier.
- le second a longuement consulté le dossier sans poser de question.
Les deux ont déclaré qu'ils déposeraient ultérieurement sur le registre numérique.
La **deuxième permanence s'est tenue le 23 juin.** Un représentant d'association et un visiteur se sont présentés, ils ont déposé chacun un document de plusieurs pages et ont échangé longuement avec le commissaire enquêteur sur les nuisances prévisibles et les conséquences sur leurs biens fonciers.
La **troisième permanence a eu lieu le du 5 juillet.** Les mêmes visiteurs sont venus, ont complété les documents déjà déposés et exposé à nouveau leurs craintes envers les nuisances sonores et surtout la conservation de leur bien.

C.3 – Le recueil des observations du public dans les registres

Les registres "papier"

Les registres "papier" sont restés à la disposition du public durant toute la durée de l'enquête ; les personnes préposées à l'accueil ayant pour mission d'orienter les visiteurs éventuels vers le service adéquat.
Le correspondant à la mairie a régulièrement communiqué au commissaire enquêteur concerné l'état d'avancement du registre.

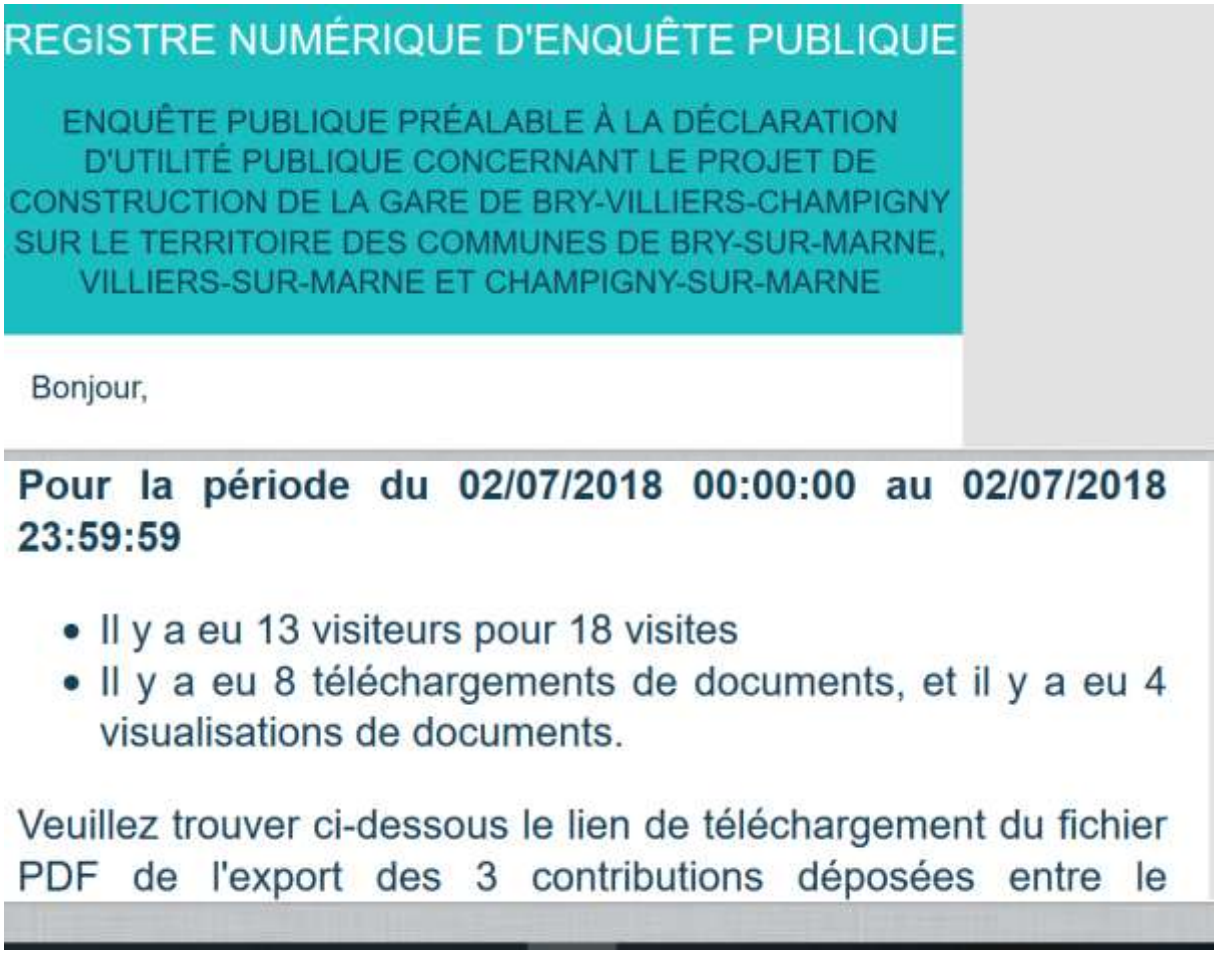
Le registre électronique

Le public pouvait déposer ses contributions et consulter les observations déjà déposées, sur un registre électronique ouvert dans les conditions fixées par l'article 10 de l'arrêté d'ouverture d'enquête.
Un rapport journalier de fréquentation était transmis à la commission d'enquête (voir exemple ci-après).

Au total, 50 personnes sont intervenues sur le registre électronique, 44 en individuel et 6 représentants d'association ou comité de défense, chacune de ces interventions pouvant concerner plusieurs thèmes.

Dans les statistiques de fréquentation communiquées par le prestataire en fin d'enquête, il est à noter le nombre de "visiteurs du site" 253, relativement important par rapport aux seules 50 personnes qui se sont exprimées.
Le dossier d'enquête, également consultable sur le site, a été visualisé 254 fois, ce qui tenterait à prouver que bon nombre de personnes furent intéressées par le projet mais que seuls sont intervenus les riverains, qui, directement concernés, ont exprimé leurs craintes quant aux nuisances que pourraient générer la mise en œuvre du projet.

Il est à noter qu'aucune observation n'a eu besoin de donner lieu à modération, pour formulation de propos répréhensibles.



REGISTRE NUMÉRIQUE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE CONCERNANT LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA GARE DE BRY-VILLIERS-CHAMPIGNY SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE BRY-SUR-MARNE, VILLIERS-SUR-MARNE ET CHAMPIGNY-SUR-MARNE

Bonjour,

Pour la période du 02/07/2018 00:00:00 au 02/07/2018 23:59:59

- Il y a eu 13 visiteurs pour 18 visites
- Il y a eu 8 téléchargements de documents, et il y a eu 4 visualisations de documents.

Veuillez trouver ci-dessous le lien de téléchargement du fichier PDF de l'export des 3 contributions déposées entre le

Exemple de compte rendu quotidien reçu par les commissaires enquêteurs
De la part du prestataire chargé du suivi du registre électronique

C.4 – Compte rendu de la réunion publique

Dès la préparation de l'arrêté préfectoral d'enquête, la commission d'enquête a souhaité la tenue d'une réunion publique d'échange et d'information. Annoncée dans l'arrêté préfectoral, elle a figuré sur les affiches et avis dans la presse. Conformément aux dispositions de l'arrêté d'ouverture, cette enquête publique s'est tenue le 14 juin 2018 à 20 heures, dans la salle du conseil de la mairie de Champigny. Elle a accueilli une cinquantaine de personnes ; les échanges se sont déroulés sans incident.

Assistaient à cette réunion :

La commission d'enquête :

M. Bernard Schaefer, président de la commission d'enquête, président de séance.
Mmes Brigitte Bourdoncle, Nicole Soilly membres de la commission

Les représentants de la maitrise d'ouvrage

Parmi ces derniers ont pris la parole :

M. Cédric Kervella, directeur de l'Agence Grand Paris
M. Yves Dantec, directeur de projet

Public : une cinquantaines de personnes

Animateur de séance : M. Tiffon

Le président de la commission ouvre la séance en remerciant la municipalité de Champigny d'accueillir l'assemblée dans les locaux de son hôtel de ville.

Après avoir rappelé que cette réunion se déroulait sous l'égide de la commission d'enquête, il présente les participants et précise le déroulement de la soirée.

1 - Présentation de l'enquête publique :

- Son utilité pour le public : elle lui permet de prendre connaissance du projet, d'interroger sur sa mise en œuvre, de donner son avis.
- Le rôle de la commission d'enquête : elle veille au bon déroulement de l'enquête, étudie l'ensemble des contributions du public, rédige un rapport et donne son avis sur le projet.
- Les moyens d'information destinés au public : lecture du dossier, version papier dans chacune des 3 communes et version numérique, permanences des commissaires dans les communes, les registres en version papier dans chacune des 3 communes et en version numérique, mis à leur disposition pour déposer leurs observations.

2 - Présentation du projet

A l'horizon 2025, le pôle multimodal BVC facilitera les déplacements, constituera la porte d'entrée de l'Est francilien sur le GPE et permettra le développement du quartier Marne-Europe Ce pôle ouvrira l'accès à des pôles majeurs franciliens (IGR à Villejuif, Cité Descartes à Noisy-Champs, Aéroport d'Orly...). L'utilisation prévisible est de 55 000 voyageurs par jour.

Le projet comporte :
- un pôle multimodal, nouvel arrêt des trains RER E et Transilien P en correspondance avec la ligne 15 Sud du GPE
- de nouveaux éléments d'infrastructure.

La gare BVC organisée en pôle d'échange multimodal comportera :
- une gare du GPE ligne 15
- une voie en site propre bus Altival
- une gare SNCF sur la ligne E du RER et P du Transilien
- ne gare routière bus

Les perspectives architecturales de la gare BVC s'orientent vers une gare vitrée avec une ouverture sur la ville, des services en gare (commerces) un belvédère entre les 2 bâtiments (ligne 15 et SNCF).

La création de la gare s'accompagne :
- de la création d'une 3ème voie sur 2 km entre les gares existantes des Boullereaux –Champigny et celle de Villiers sur Marne-le Plessis-Trévise,
- d'un tiroir de retournement sur 500 en arrière de Villiers sur Marne.

Le coût global de l'opération chiffré à 347,6 millions d'euros.

Le projet :
- fera l'objet d'insertion paysagère (murs végétalisés, enrochement, fresque murale….)

- prendra en compte la biodiversité

Les différentes phases des travaux s'apprécient comme suit (prévisions) :

- mi- 2021, Travaux préparatoires défrichement, fouilles archéologiques, démolition…
- 2022, Travaux de génie civil soutènements, ouvrages d'art, gros œuvre secteur gare
- 2023, Travaux ferroviaires 3ème voie, tiroir de retournement
- 2025, Bâtiment gare, aménagements mise en service.

3 - Echanges avec la salle

Avant que commencent ces échanges, le président de la commission d'enquête salue l'arrivée de M. Fautré, maire de Champigny. Ce dernier souligne l'intérêt du projet pour l'aménagement du territoire, constate que l'interconnexion avec la ligne 15 du GPE s'avère indispensable ; il fait part néanmoins de son inquiétude sur le financement de sa réalisation.

Intervenants	Observations du public	Commentaires du MO	Autres Commentaires
M. BAILLEREAU	Le choix de l'appellation de la gare est-il définitif ?	Rien n'est actuellement figé, l'appellation n'est pas définitive. Le nom sera choisi avec les collectivités.	
M. LHOSTE Champigny	Quel est le choix de la zone de tarification ?	N'est pas de la compétence du MO.	
	Problèmes d'accessibilité à la gare : parkings voiture, voies de vélos	Des pistes cyclables sont prévues pour accéder au parvis de la gare ; il n'est pas prévu de parkings relais pour les voitures mais des possibilités de stationnements mutualisés avec les autres composantes des parkings prévus notamment dans la ZAC Marne-Europe	
	Problèmes de nuisances sonores,	S'agissant des bruits ferroviaires, le matériel roulant qui sera renouvelé sera moins bruyant Pour les bruits sur la voie : la circulation reste inchangée la 3ème voie n'engendrera aucun bruit supplémentaire	
Mme FREUDBERG Villiers	Y aura-t-il un déport des bus vers la nouvelle gare	Pas de prévision de réduction de l'offre bus en gare de Villiers ; pas de déport envisagé.	
	Rampes d'accès pour le PMR	L'accessibilité se fera par ascenseurs.	
	Altival va-t-il passer devant la gare ?	Il est prévu un rabattement pour les bus, Altival est en mesure de gérer ce rabattement	
	Y aura-t-il des expropriations le long de la voie à Villiers ?	Les acquisitions foncières concernent uniquement le secteur gare	
	Quid du Pont au carrefour des Perroquets ?	L'intervention sur ce pont est limitée en raison de sa situation.	
M. LOBRY Association – Comité de défense Villiers	Interconnexion entre le RER E et la ligne 15 n'étant pas actée est ce que cela ne risque pas d'altérer la validité de la présente enquête qui repose essentiellement sur cette		Commentaire du président de la commission d'enquête : L'enquête publique ne présuppose pas que le programme de financement du projet soit déjà défini. Beaucoup de projets sont reconnus d'utilité publique

	interconnexion		et c'est parfois après coup que tel intervenant financier se mobilise sur ce projet L'enquête publique joue son rôle et tant que le projet n'est pas réalisé, il est en état de projet et il peut encore être amendé
Habitante de Champigny Représentant du Conseiller départemental du Val de Marne	Imprévision quant au financement ; il se pourrait que la DUP soit actée et que le financement ne se fasse pas Le financement laisse planer un doute sur la réalisation du projet ; le chantier ne sera-t-il pas reculé ? Le projet se chiffre à 348 millions d'euros, il conviendrait de confirmer le calendrier par rapport au financement du projet	Tout le monde est mobilisé sur ce sujet On cherche des solutions pour déjà financer les études. Le financement de la gare suivra. La volonté est de trouver des solutions pour ne pas retarder le projet	
Mme Maria Sol PEDRERO SANZ Habitante de la rue Hauts Bonne Eau à Champigny	Des terrains propriété de la ville pourraient servir de base de chantier	A ce sujet le MO est preneur de toute proposition	
	Quelle sera la hauteur des murs de soutènement ?	Les murs seront à la hauteur des maisons. Pendant les travaux des palissades paysagères seront mises en place. Les murs de soutènements seront créés depuis les emprises existantes Ces travaux sont indispensables au maintien des personnes dans leur habitation	
	Les pavillons seront –ils frappés d'alignement ?	Les deux dernières maisons de la rue sont actuellement sur la balance.	
M. Laurent JEANNE Conseiller municipal de Champigny et conseiller régional d'IDF	Financement : il a été précisé 348M ; il existe des études d'un demi-milliard sur cette interconnexion ; il souhaite confirmation du calendrier par rapport au budget Zone chantier approuve la demande formulée par une participante de récupérer la zone Nord des Simonettes pour la zone chantier. Possibilité d'utiliser le Parking de Bricorama	Sur le sujet du demi-milliard qui est évoqué, le projet BVC était envisagé dans un premier temps à quatre voies, et non pas à trois. Et à ce moment-là, avec les évaluations foncières de cette opération, on arrivait à 450 millions. Ce projet, c'est ce qui a conduit à rallonger les études parce que, tant sur le plan du financement que sur le plan de l'impact sur les riverains, il était impossible tant pour nous que pour l'ensemble des collectivités. Donc on a creusé, on a réfléchi et on est arrivé à une solution alternative qui est celle qu'on a présentée il y a deux ans et qu'on	

		présente aujourd'hui à trois voies avec un tiroir de retournement. Et c'est évalué aujourd'hui à 350 millions d'euros	
M. Jérome AUVRAY Conseiller municipal de Villiers	Constate que sur le nombre de fascicules distribués (17 000) seulement 30 personnes assistent à la réunion et donc que le projet n'intéresse que peu de gens ; Il pose la question de l'opportunité de la gare.		
M. Yannick LETERTRE Habitant de la rue des Hauts Bonne Eau à Champigny Mme Rosalie FILA Champigny M. Philippe CARU	Au sujet de l'alignement : - la 1ère réunion informait la population de la condamnation de la rue. - la 2ème réunion déclarait que les maisons allaient être impactées. - à la 3ème réunion la question est va-t-on oui ou non être alignés ?	Quelques compléments peuvent être apportés : Quand on regarde sur le plan, jusqu'au bout du quai, il faut considérer que les maisons qui sont au droit des quais devront faire l'objet d'une acquisition. Au -delà, la question se pose plutôt sous l'angle de gêne pendant les travaux et la capacité à faire en sorte que les gens puissent vivre correctement pendant la phase travaux .Il y a deux groupes. Les maisons qui seront fortement impactées, qui seront acquises avec certitude et les autres, pour lesquelles il y a une problématique travaux, nuisances travaux et capacité dans les locaux. Après, plus on s'éloigne et plus cette question disparaît. Au sens où quand on est au bout du rang des Simonettes, il n'y a plus du tout d'impact foncier.	Commentaire du président de la commission : Il ne faut pas confondre l'objet de la présente enquête qui a pour but de définir l'utilité publique du projet et celui des enquêtes parcellaires qui, lorsque le projet sera déclaré d'utilité publique, interviendront après études précises définissant les parcelles qu'il est indispensable d'acheter pour réaliser le projet.
M. Michel JACCOD Habitant de Champigny	Souhait exprimé de mettre une zone blanche pour le stationnement des véhicules dans la rue Constat une légère différence entre le plan du dossier et la projection	Cet aspect n'est pas du ressort de la SNCF S'agissement du décrochement de la 3ème voie le plan de la plaquette est confirmé il interviendra 10 mètres à l'Est de la passerelle	
	Y aura-t-il un accès piéton vers la gare ?	Un escalier permettra l'accès à la gare	
Habitant de Bry /Marne	Quel sera l'accès de la gare à partir de Bry ? Une circulation des bus est-elle prévue ?	Le rabattement vers les gares fait l'objet d'une étude avec l'ensemble des partenaires.	Commentaire de Mme Gwenaëlle Touguet Conseillère départementale du Val de Marne : Dans le cadre de l'ensemble des gares du Grand Paris, l'ensemble des gares est accompagné d'études de pôle qui travaille à définir l'intermodalité et le rabattement sur

			ces différents nouveaux pôles créés. Donc aujourd'hui nous sommes désignés pilote d'étude d'intermodalité sur le futur pôle gare de Bry-Villiers-Champigny qui comprend la gare de la ligne 15 Sud et la gare du RER E. Dans ce cadre-là, nous travaillons avec l'ensemble des partenaires et acteurs locaux, que ce soit les villes de Champigny, Villiers ou les aménageurs comme EPAMarne et la SADEV sur la définition des différentes possibilités, différents modes de rabattement et d'intermodalité pour desservir la gare. Donc la question est traitée, que ce soit la question des bus, la question des vélos, des cheminements piétons et nous avons également abordé la réflexion du stationnement voitures où d'un commun accord, au vue du nombre de stationnement offert sur le secteur, l'idée était de travailler sur une mutualisation possible avec les parkings existants ou prévus
Habitante de Champigny (Quartier de Coeuilly)	Y aura-t-il une évolution dans la circulation des trains directs, s'arrêteront-ils en gare de BVC ? Quelle est la répartition entre la création de logements et de bureaux ?	La gare n'a pas vocation à changer le service, ceci est du ressort de SNCF Mobilité.	
Mme Chrysis CAPORAL élue EELV à Champigny	Souhaite des précisions quant à la prise en compte de la biodiversité et notamment du ru de la Lande situé rue des Hauts Bonne Eau à Champigny	Il est prévu de reconstituer un habitat favorable au lézard de muraille seule espèce identifiée. Une réflexion est engagée quant à la végétalisation des toits des abris de quais : enfin une zone de compensation écologique est prévue en lien avec l'aménageur de la ZAC Marne-Europe.	
M. Christian FAVIER président du Conseil départemental du Val de Marne	Résumé les désidératas des participants Confirmation du calendrier par rapport au financement du projet l'interconnexion avec la ligne 15 est indispensable on ne pourrait expliquer comment croiser la ligne sans pouvoir l'emprunter ; les collectivités locales ne doivent pas être les	S'agissant des expropriations au Simonette Sud, sont prévues : - une expropriation au niveau du passage souterrain - probablement 2 maisons en face - 1uneen bout de quai selon toute vraisemblance. - pour les autres maisons rien ne peut	Le Président de la commission rappelle que l'enquête publique concerne l'utilité publique du projet et que des études ultérieures permettront d'affiner les impacts fonciers de manière précise. Il conseille aux

	seules à financer ce projet, la SNCF et la région doivent également y participer Eclaircissements sur les expropriations programmées. Qu'en est-il de la possibilité de parking sur le site de Bricorama	encore être décidé. Pour le stationnement des voitures il est envisagé une mutualisation avec les parkings limitrophes. Le parking de Bricorama peut entrer dans la réflexion	propriétaires concernés de se rapprocher individuellement du maître d'ouvrage pour avoir, dans la mesure du possible, des informations individualisées.
Conseiller municipal de Villiers sur Marne	Constat du manque d'intérêt de la population. La gare va générer une grande circulation mais aucun parking n'est prévu La gare de BVC est-elle utile ?		
Représentant du conseil départemental de Seine et Marne	Exprime sa satisfaction vis-à-vis du projet qui va enfin permettre aux habitants de Seine et Marne de bénéficier de l'interconnexion avec la 15 Sud. Il fait toutefois remarquer que son département a déjà beaucoup contribué au financement de la ligne 15 Sud alors que sur 68 gares 3 seulement concernent le département.		

Les questions étant épuisées, le président de la commission d'enquête clôture la séance en rappelant aux participants que des registres étaient à leur disposition, (dans les mairies ou sur le registre numérique) pour confirmer et/ou compléter leurs contributions.

D - Dépouillement des observations du public portées aux registres

Le dépouillement des interventions écrites est présenté sous forme de tableaux. Sont distinguées les interventions (une personne s'exprime) et les observations élémentaires (une même intervention peut porter sur plusieurs thèmes qui constituent autant d'observations distinctes). Les interventions et observations sont dotées d'un numéro d'ordre. Pour chaque intervention a été rapportée la personne qui s'est exprimée. Chaque observation élémentaire a été classée dans un thème de dépouillement prédéfini.

Légende des tableaux de dépouillement :

N°d'ordre : Première partie du numéro :
1= interventions portées sur le registre électronique
2= interventions portées sur le registre à Bry-sur-Marne
3= interventions portées sur le registre à Villiers-sur-Marne
4= interventions portées sur le registre à Champigny-sur-Marne
5= interventions reçues par courrier au siège de l'enquête
Deuxième partie : numéro de l'intervention dans le registre, par ordre chronologique.
Troisième partie : numéro de l'observation élémentaire dans l'intervention.

Personnes : **p** = personne physique / **m** = personne morale (association, collectivité) / **a** = autre (collectif, pétition)

Thèmes de dépouillement :
A= observations portant sur la gare elle-même et sur ses accès multimodaux
B= observations sur la 3° voie à Champigny et Villiers : aspects fonciers et environnementaux
C= observations relatives au système de transport et au trafic : lignes E, P et 15 Sud
D= observations relatives à l'urbanisme et à l'aménagement autour de la gare
E= observations portant sur le chantier
F= observations relative à la socio-économie du projet et à son financement
G= observations sur le dossier soumis à enquête et sur le déroulement de l'enquête publique
H= autres observations

TABLEAU RECAPITULATIF GENERAL

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	REGISTRES	**TOTAL d'interventions**	Personnes			Thèmes							
			p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
1	registre électronique	**50**	**44**	**6**		**52**	**37**	**9**	**6**	**9**	**5**	**1**	**5**
2	registre en mairie de BRY-sur-MARNE	**2**	**2**				**5**			**1**			**1**
3	registre en mairie de VILLIERS-sur MARNE	**9**	**7**	**2**		**9**	**3**	**2**	**2**	**3**	**2**	**3**	**1**
4	registre en mairie de CHAMPIGNY-sur-MARNE	**9**	**7**	**2**		**3**	**14**	**3**	**1**	**9**	**2**	**3**	**4**
5	courriers reçus au siège de l'enquête (préfecture)	**3**		**3**		**2**	**1**	**4**		**1**	**8**		**2**
TOTAL avec double compte		**73**	**60**	**13**		**66**	**60**	**18**	**9**	**23**	**17**	**7**	**13**
TOTAL sans double compte		**69**	**58**	**11**									

Remarque : Quatre interventions sont des "double compte" : elles sont exprimées de manière strictement identique de la part du même auteur sur deux registres différents, le registre électronique et un registre dans l'une des communes.

D.1. – Observations portées sur le REGISTRE ELECTRONIQUE

Voir la légende détaillée en tête du chapitre D

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
1.01	04/06 – **M. Eric RICHARD** – Champigny	**X**										
1.01.01	L'élargissement empiète sur le sentier des Bas-Bonne-Eau **enclavant** ainsi les habitants au-delà du n° 290 (Cf. pièce D). Est-ce une erreur ?					**X**						
1.01.02	L'**élargissement** empiète sur les parcelles BQ16, BQ17, BQ194, BQ19 ; or elles ne figurent pas dans la liste des parcelles concernées (Cf. pièce H4)					**X**						
1.02	04/06 – **M. Jean-François EVRARD**– Bry	**X**										
1.02.1	La ligne 15 est un **progrès** pour la commune.						**X**					
1.02.2	Sans parking VP, une bonne **desserte en bus** (maillée, fréquente, rapide) de la commune est indispensable.				**X**							
1.02.3	**Eventuellement** : téléphérique, passerelle par-dessus A4, chemins piétons confortables.				**X**							
1.03	04/06 – **M. ou Mme JEANINE** – Champigny	**X**										
1.03.01	Insiste sur les **accès cyclables** : arceaux, vélo électrique				**X**							
1.04	05/06 – **Mme Isabelle LALLEMENT**	**X**										
1.04.1	L'**accessibilité intermodale** n'est pas assez détaillée : dépose (notamment PMR), parking, aire de covoiturage, piétons, stationnement des vélos, pistes cyclables d'accès Il faut des ascenseurs pour PMR ?				**X**							
1.04.2	Y aura-t-il des **services** ? Quelle **architecture** pour une meilleure sécurité : éviter dans cette gare des trafics illicites, la mendicité d'enfants, …				**X**							
1.04.3	Prévoir une **signalétique** plus lisible que dans les gares du RER A				**X**							
1.05	07/06 **– M. Julien X -** Champigny	**X**										
1.05.1	Mauvaise **situation de la gare** lieu pas assez peuplé							**X**				
1.05.2	**Entretien** de la gare sera difficile compte tenu du matériau choisi (vitrage)				**X**							
1.05.2	Remplacer les commerces par des **équipements collectifs**, crèches cabinet médical, laboratoire Propositions d'aménagement sur le modèle des gares à New York				**X**							
1.05.4	**Accès piétons** – les accès à la gare doivent permettre à un piéton de se déplacer **Accès des bus** directement aux quais du métro et du RER Diverses propositions pour faciliter l'accès des piétons à la gare, leur **confort** (quais couverts pour les intempéries)				**X**							
1.05.5	**Piste cyclable** obligatoire 1km autour de la gare				**X**							
1.05.6	Recyclage des déchets.				**X**							
1.06	08/06 –**Mme Sami DALLA-LIBERA –** Champigny	**X**										
1.06.1	La création d'une **3ème voie** amputera la rue d'une bonne partie de sa longueur.					**X**						
1.06.2	Le trafic supplémentaire augmentera le bruit et les nuisances actuelles d'où la nécessité de prévoir des **murs antibruit et de végétaliser les rives.**					**X**						
	sous-total partiel	6			11	4	1	1				

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
1.07	08/06 – **M. Flavien X –** Villiers	**X**										
1.07.1	Il existe de nombreux logements entre les deux gares, il est indispensable de limiter les **nuisances** liées à la **3ème voie** : créer des murs antibruit, entretenir les bordures.					**X**						
1.07.2	Eviter les travaux de nuit.								**X**			
1.07.3	Respect **et protection** des résidences pendant les **travaux.**								**X**			
1.08	13/06 – **M. Loïc X**- Bry	**X**										
1.08.1	Constat : gare dans un **secteur peu habité** (sauf futur quartier Marne Europe), et entouré de zones industrielles, commerciales …. Ville de Bry mal desservie par les transports en commun.							**X**				
1.08.2	Donc la gare n'a d'intérêt que si son **accessibilité** est assurée, avec des moyens pratiques, rapides et sûrs : pour les cyclistes (voies dédiées de la gare au centre-ville, stationnement vélos en nombre suffisant, partage des espaces de circulation) et pour les piétons (trottoirs larges, bus fréquents entre la gare et le centre …).				**X**							
1.08.3	Sinon, accès en voiture accentuant les encombrements et posant des problèmes de stationnement ; aucune information sur les **plans de déplacement** ou de rabattement à la future gare.				**X**							
1.09	14/06/18 – **M. ou Mme BAHER** – Champigny (Les Simonettes sud)	**X**										
1.09.01	Le quai est très proche des habitations ; y aura t-il des **expropriations** pour la gare ou pour la 3ème voie					**X**						
1.10	14/06/18 – **M. ou Mme KENZA**	**X**										
1.10.1	3ème voie et gare accolées aux habitations, risque de perte de valeur immobilière pour les maisons car **nuisances**.					**X**						
1.11	17/06 – **Mme Amélie GAUTIER –** Villiers	**X**										
1.11.1	L'intéressée souhaite des précisions sur une partie du dossier appelée « **aire d'étude** »										**X**	
1.11.2	La **3ème voie** sera-t-elle en surface ou en sous-sol ?					**X**						
1.12	19/06 **- Mme Alice X** - Villiers	**X**										
1.12.1	Une gare en banlieue sans **parking**, c'est une ineptie ; car problème d'accès réglé ni par les bus (trop peu fréquents, trop pleins) ou à pied (trajet trop long, conditions météo….) ; et accès impossible pour personnes âgées, PMR, familles, poussettes ….				**X**							
1.13	20/06 **- ANONYME**	**X**										
1.13.1	La création d'un aiguillage sur la ligne E entre les gares Boullereaux et Villiers va entrainer des **nuisances sonores** pour les riverains ; souhaite l'installation de panneaux phoniques de chaque coté des voies, entre la passerelle et le 64 rue de la Mézy à Champigny.					**X**						
	sous-total partiel	7			3	5		1	2		1	

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
1.14	22/06 **– Mme Claire LIATARD-PONSOT**	**X**										
1.14.1	Souhait que soit installé un garage à **vélos**, type véligo du RER de Neuilly Plaisance. Accès avec un Pass Navigo pour un prix modique (30 euros)				**X**							
1.14.2	Création d'une **passerelle** au-dessus de l'autoroute A4 qui déboucherait Bard Méliès				**X**							
1.14.3	Création d'une **navette** bus reliant Pont de Bry à la gare BVC pour tenir compte des riverains excentrés.				**X**							
1.15.	23/06 **– M. Benoit X –** le Plessis Trévise	**X**										
1.15.1	Une ligne de **bus** rapide et directe est-elle prévue pour rejoindre la gare BVC depuis le Plessis Trévise, ceci pour éviter les déplacements en voiture				**X**							
1.15.2	Prévision d'un **parking** à proximité de la gare pour faciliter les personnes non desservies par le bus				**X**							
1.16	24/06 – **M. Virgilio VARANDAS** - Champigny	**X**										
1.16.1	Contre l'installation d'aiguillage en parallèle à la rue de la Mézy qui va augmenter le **bruit** très fortement. Demande d'une protection avec des panneaux phoniques des 2 côtés des voies					**X**						
1.17.	24/06 – **Mme Isabelle JACQUEMIN –** Villiers	**X**										
1.17.1	Arrêt supplémentaire sur la ligne E : une nouvelle gare c'est 3 ou 4 minutes supplémentaire sur le **temps de trajet** soit 25 minutes au lieu de 20 pour St Lazare						**X**					
1.17.2	Crainte pour le **maintien de l'omnibus** terminus à Villiers ; ne faudra-t-il pas finir le trajet en bus à partir de la nouvelle gare ?						**X**					
1.17.3	Demande des **toilettes** dans les trains et les gares				**X**							
1.18	24/06 **– M. et Mme DENEUVILLE –** 66 rue de Mézy Champigny *(courriel identique à l'intervention n° 13)*	**X**										
1.18.1	La création d'un aiguillage sur la ligne E entre les gares Boullereaux et Villiers va entrainer des **nuisances sonores** pour les riverains ; souhaite l'installation de panneaux phoniques de chaque coté des voies, entre la passerelle et le 64 rue de la Mézy à Champigny					**X**						
1.19	25/06 – **M. Emmanuel X** – Champigny	**X**										
1.19.1	Demande de **protection phonique** sur environ 100 m de part et d'autre des nouveaux aiguillages.					**X**						
1.20	04/06 – **M. Eric RICHARD** – Champigny *(courriel identique à l'intervention n° 01)*	**X**										
1.20.1	L'élargissement empiète sur le sentier des Bas-Bonne-Eau **enclavant** ainsi les habitants au-delà du n° 290 (Cf. pièce D). Est-ce une erreur ?					**X**						
1.20.2	L'**élargissement** empiète sur les parcelles BQ16, BQ17, BQ194, BQ19 ; or elles ne figurent pas dans la liste des parcelles concernées (Cf. pièce H4)					**X**						
1.21	26/06 – **M. Jean-Claude X**	**X**										
1.21.1	Demande d'une **protection phonique** d'une longueur d'environ 100 m par rapport à l'aiguillage, des deux côtés de la voie.					**X**						
	sous-total partiel	8			6	6	2					

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
1.22	27/06/18 - **Présidente de l'ASL les Villas de Champigny**, lotissement dans le quartier des Simonettes sud- -28 maisons rue Silvia Monfort/ chemin du pré de l'étang		**X**									
1.22.1	Demande l'installation d'un **mur de protection** entre les maisons et la voie ferrée marchandise ; car les déblais et déchets du chantier de la future gare BVC vont être acheminés par la voie ferré très proche des maisons, ce qui générera bruit et pollution ;								**X**			
1.22.2	Demande que la commune prenne des dispositions pour empêcher le **stationnement sauvage** des véhicules dans le lotissement.				**X**							
1.23	28/06/18 **- Association ORBIVAL** *(motion du conseil d'administration) (même intervention que celle envoyée par à la préfecture, siège de l'enquête, Cf. 5.02)*		**X**									
1.23.1	L'association se félicite de l'ouverture de l'enquête publique ; la gare permettra une correspondance indispensable avec la ligne 15 sud et sera la **porte d'accès au GPE** pour les usagers du RER E et les Seine-et-marnais ; elle sera un **levier** pour le développement de l'est du Val-de-Marne avec l'aménagement prévu des emprises de l'ex-VDO.						**X**					
1.23.2	Souhait d'une **mise en service** en même temps que la gare GPE (2025).						**X**					
1.23.3	Le **financement** doit être sécurisé ; demande à Etat, Région, SGP, de s'engager sur ce financement.									**X**		
1.23.4	Attentive à une bonne prise en compte de l'accompagnement et de l'indemnisation des **riverains**.					**X**						
1.24	28/06/18 **- M. LETERTRE** - 139 rue des Hauts Bonne Eau Champigny	**X**										
1.24.1	**Expropriation** : il y a eu des variations sur les acquisitions nécessaires, et toujours aucune certitude ; demande un engagement formel sur la rue des Hauts Bonne Eau.					**X**						
1.24.2	Le renforcement du talus et l'emprise nécessaire pour celui ci vont rendre la rue difficilement praticable pour les véhicules ; demande que la rue reste accessible aux voitures et camions pendant et après les **travaux**, avec aire de retournement pour les gros véhicules.								**X**			
1.24.3	Inquiétude face aux **vibrations**, en phase chantier puis en phase exploitation ; demande la mise en œuvre de mesures de réduction, la prise de mesures des vibrations, et l'établissement de référés préventifs avant et après travaux.					**X**						
1.24.4	Pour les **nuisances sonores**, il faut prendre en compte le projet RER E Est Plus, avec une probable augmentation du trafic ferroviaire ; demande un engagement sur la stabilité du trafic ou réalisation de nouvelles études d'impact.					**X**						
1.24.5	Demande **dispositif anti-bruit** (par exemple un écran acoustique).					**X**						
1.24.6	Pas de possibilité de **parking**, risque de stationnement gênant et anarchique dans le quartier.				**X**							
1.25	29/06/18 **- Madame Micheline DUMAS-**	**X**										
1.25.1	**Favorable** à la gare BVC dans la mesure où elle garantit en 2025 la liaison en rocade défendue par Orbival tant attendue des populations 93 et 94				**X**							
1.25.2	Le gouvernement demande de lisser les dépenses du GPE ; le projet pourrait permettre de **différer la réalisation de la ligne 15 Est** en permettant de répondre aux attentes de la population dans un délai acceptable tout en respectant les objectifs du gouvernement de lissage des investissements.									**X**		
	sous-total partiel	2	2		3	5	2		2	2		

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
1.26	29/06/18 **– M. Pierre X**	**X**										
1.26.1	La réussite de ce projet est conditionnée par des **équipements complémentaires suffisants** ; il conviendra de prévoir en grand nombre : - des moyens de dépôt ou de stationnement pour les accessoires de mobilité, - des aires de "dépose-minute" pour les voitures - des arrêts de bus				**X**							
1.27	02/07/18 – **ANONYME**	**X**										
1.27.1	Avec la baisse des crédits pour le GPE (-10 %), la ligne 15 Est apparaît comme doublon du RER E. **Réaliser la ligne 15 Est après 2030**, permettrait de financer la gare BVC SNCF pour 2025									**X**		
1.28	02/07/18 – **Mme et M. Céline et Olivier LE HEN**	**X**										
1.28.1	La **rue des Hauts-Bonne-**Eau restera-t-elle une impasse ?				**X**							
1.28.2	Crainte de stationnement anarchique dans cette rue. Prévoir un **parking** indispensable pour qui est éloigné des transports en commun de rabattement.				**X**							
1.28.3	Où commence la **3° voie** rue des Hauts-Bonne-Eau ?					**X**						
1.28.4	L'**aiguillage** va engendrer des nuisances sonores prévoir des protections phoniques (écran, isolation).					**X**						
1.28.5	La **3° voie** va-t-elle impacter la largeur de la rue ?					**X**						
1.28.6	Prévoir un **accès piéton** à la gare par cette rue.					**X**						
1.29	02/07/18 M. **Thierry BOUQUILLARD**											
1.29.1	Que va devenir le **chemin de circulation douce** qui relie aujourd'hui la rue des Hauts-Bonne-Eau à Villiers, en passant sous le bd Jean-Monnet ? La SNCF doit intégrer dans son programme restituer et même améliorer des voies vertes.					**X**						
1.30	04/07/18**- Mme BRICOT** - 7 av du maréchal de Lattre de Tassigny Villiers	**X**										
1.30.1	Utilité d'un **parc de stationnement** ; gratuit pour les abonnés Navigo.				**X**							
1.30.2	Besoin de voies de **circulation douce**, voies vertes.				**X**							
1.30.3	**Nuisances sonores** amplifiées pour les riverains de la 3eme voie ;					**X**						
1.30.4	Impact (nuisances, circulation) des **travaux** sur les ponts ?					**X**			**X**			
1.30.5	Pas de visibilité sur l'articulation des **3 projets** gare BVC ligne 15, gare SNCF et Marne Europe.								**X**			
1.31	02/07/18 - **CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA SEINE-ET-MARNE** *(délibération du Conseil départemental, votée à l'unanimité)* *(même document que celui envoyé par courrier Cf. 5.01.)*		**X**									
1.31.1	**Avis très favorable** à la réalisation de la gare d'interconnexion BVC, avec plusieurs demandes, dont :											**X**
1.31.2	- l'**accélération des calendriers** d'études et l'optimisation de méthodes constructives pour une mise en service au plus proche de la livraison de la ligne 15 Sud,									**X**		
1.31.3	- la garantie de la part notamment de l'Etat, la SGP, la Région et les collectivités locales du **financemen**t du projet en mobilisant les ressources financières nécessaires (études et premiers travaux dans le cadre du CPER									**X**		
1.31.4	- la garantie de la réalisation du schéma directeur Paris-Est (maintien de la qualité de service, adaptation des réseaux ferrés existants)						**X**					
	sous-total partiel	4	1		5	7	1		2	2		1

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
1.32	04/07/18 **–M. JACCOD** *(même intervention que celle déposée au registre de Champigny Cf.4.02)*	**X**										
1.32.1	La création d'une 3eme voie et d'un aiguillage entrainera une hausse des **nuisances sonores**, demande des écrans phoniques.					**X**						
1.32.2	D'accord pour l'absence de parking, mais contre le stationnement dans les rues adjacentes, demande de zones verte et/ou blanche.				**X**							
1.32.3	Accès piétons des Simonettes Sud aux 2 gares .				**X**							
1.33	05/07/1 **- M.KLEIN**	**X**										
1.33.1	**Quel intérêt de la gare** à cet endroit éloigné des habitations et des infrastructures existantes ?							**X**				
1.33.2	Allongement du **temps de parcours** du RER E.						**X**					
1.33.3	Rénover et agrandir la **gare de Villiers LPT**						**X**					
1.34	05/07/18 **– M**. **Francisco HERMINIO** - 16 rue de la Mézy Champigny	**X**										
1.34.1	Secteur déjà bruyant, la création d'aiguillages augmentera les **nuisances sonores** ; demande mise en place écrans phoniques					**X**						
1.35	05/07/18 **– Mme Martine HERMINIO**	**X**										
1.35.1	La 3eme voie augmentera les **nuisances sonores** ; demande mise en place écrans phoniques ;					**X**						
1.36	05/07/18 **– M. LEMAIRE**	**X**										
	Projet incomplet car :											
1.36.1	- **manque parkings** pour voitures, vélos… .Il faut un parking à étages pour réduire l'emprise au sol				**X**							
1.36.2	- **plan vélo** : garage, location …				**X**							
1.36.3	- nécessité d'une démarche d'**évaluation des flux**									**X**		
1.37	05/07/18**- Mme Morgane LEMAIRE**	**X**										
1.37.1	**Nécessité de stationnement,** les bus sont irréguliers ; propose parking à étages ;				**X**							
1.37.2	Rien de prévu pour les jeunes, les enfants : **crèche, garderie, jeux** …				**X**							
1.37.3	Il faut des **équipements pour les vélos** (parking, garage, réparation)				**X**							
1.38	05/07/18**- Mme Annic LEMAIRE**	**X**										
1.38.1	Le projet ne tient pas compte de l'évolution climatique et de la **fluidité** des transports urbains ; des **escalators**, mais pas de monte charges ;				**X**							
138.2	Il manque des **parkings** à proximité.				**X**							
1.38.3	Il faut un **parc vélo** pour faciliter les échanges.				**X**							
	sous-total partiel	7			10	3	2	1		1		

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
1.39	06/07/18 **– M. Paul X**	**X**										
1.39.1	Quelles seront les **projections de trafic** : - après mise en œuvre du projet RER E + - compte tenu des projets en cours sur le RER E - en cas de non réalisation de projets connexes, notamment l'électrification de la ligne Paris-Troyes						**X**					
1.39.2	Pourquoi l'absence d'estimation des coûts de réalisation de la **gare du GPE au niveau de la gare de Villiers** ? cette estimation peut encore être réalisée. Appréciation sommaire des dépenses pour la gare, manque de détails Quelles sont les garanties de "non dérapage" des coûts ?											**X**
1.39.3	L'ouverture des territoires très éloignés de la ville ne favorise-t-elle pas l'**étalement urbain** et la destruction des terres agricoles ?							**X**				
1.40	06/07/18 – M. **Philippe JOLIVET**	**X**										
1.40.1	Parking grandement sous-estimé ; il est primordial pour réduire la circulation automobile de pouvoir "déposer" sa voiture à la gare pour emprunter les transports en commun.				**X**							
1.41	06/07/18 Mme **Chrysis CAPORAL- Groupe Ecologie les Verts** -Champigny		**X**									
1.41.1	**Continuités écologiques de la trame verte** : aux abords de la gare prévoir des plantations d'arbre de haute venue et végétation basse et étagée pour l'évolution des espèces conduisant à une trame verte, suffisamment large et reliée à la Marne en sa partie basse.				**X**							
1.41.2	**Architecture de la gare** : nombreuses vitres de la gare, panneaux publicitaires lumineux, conduisent à une pollution lumineuse nocturne incompatible avec la trame verte.				**X**							
1.41.3	**L'eau** : assurer une meilleure prise en compte du ru de la Lande ; nécessité de créer des fontaines (lutte contre la chaleur urbaine, possibilité pour la faune de s'abreuver)				**X**							
1.42	06/07/18 – **M. Claude LOBRY –** Président de **l'association CODEVI -** Comité de Défense de Villiers sur Marne		**X**									
1.42.1	Dans l'hypothèse où **l'interconnexion ne pourrait être réalisée**, la gare BVC perd beaucoup de son intérêt, les Villierains bénéficient déjà d'un très bon accès aux transports en commun. Le gain de temps procuré par la ligne 15 risque d'être grignoté par le temps de transfert entre les deux gares. Référence est faite au rapport de l'enquête publique du projet EPAMARNE qui évoque, en cas d'absence d'interconnexion, la création de nouvelles lignes de bus depuis la gare actuelle de Villiers vers la gare BVC, or les voies d'accès sur ce trajet sont déjà fortement encombrées. En cas d'absence d'interconnexion, l'**aménagement** prévu dans le cadre de la métropole du GP sera-t-il maintenu ? L'Etat ne demandera-t-il pas plus d'efforts de construction de logements en contrepartie de cet investissement ? Risque de voir le nouveau quartier se détacher de la ville et "siphonner" une partie des ressources de la commune ?											**X**
	Nuisances :											
1.42.2	Pollution du lieu d'implantation de la nouvelle gare : sol, ancienne décharge sauvage ; air, autoroute A4 ; bruit,					**X**						
1.42.3	Travaux sur les 3 ouvrages ponts								**X**			
1.42.4	Problème de **stationnement**, manque de place aux abords de la nouvelle gare.				**X**							

1.42.5	**Développement durable**, quid : - Voies douces autour de la nouvelle gare et entre les deux gares - Impact des nouveaux commerces sur l'existant - Amélioration de la performance énergétique - Les "bonnes pratiques" tri des déchets, gestion des espaces verts …				**X**							
	sous-total partiel	2	2		5	1	1	1	1			2

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
1.43	06/07/18 **- MmeSéverine VERROT -** Champigny - Simonettes Sud *(intervention identique à celle figurant au registre de Champigny Cf. 4.43.)*	**X**										
	Directement impactée par la 3ème voie, demande **le rachat de sa maison** compte tenu **des nuisances** qu'elle va subir dus :					**X**						
1.43.1	- à l''infrastructure : sonores (hauts parleurs, freinage..), visuelles (lumières affichages), nocives pour la santé											
1.43.2	- au trafic : dégradations environnementales (nombre important de voyageurs), augmentation des vibrations des trains					**X**						
1.43.3	- aux travaux : durée de 3 à 5 ans, la nuit, le week- end, camions de déblais								**X**			
1.44	06/07/18 – **Mme Francine FREUDBERG- Comite la REM -** Villiers		**X**									
1.44.1	**Stationnement** : absence de parking ; le projet de convention avec Bricorama bien qu'intéressant, est insuffisant, de plus le parking est éloigné de la gare et peu attractif Demande : des tarifs adaptés, notamment pour les détenteurs de Pass Navigo ; l'instauration d'un système de covoiturage				**X**							
1.44.2	**Voies de circulation douce** : Rétablissement du cheminement piéton entre Champigny et Villiers Eclaircissements sur les moyens d'accès à la gare BVC				**X**							
1.44.3	**Circulation des bus** au Plessis Trévise à réétudier, compte tenu du déplacement de la gare routière actuelle				**X**							
1.44.4	**Ajout 3ème voie** = impact pour les résidents proches : nuisances sonores, passage des trains au ras des fenêtres					**X**						
1.44.5	**Articulation** entre projets BVC, GPE et Marne Europe. Si retard de GPE, quel impact sur les 2 autres projets ?							**X**				
1.45	06/07/18 **Mme Francine FREUDBERG**	**X**										
1.45.1	**Absence de parkings** autour de la gare ; nécessité absolue pour les riverains de se garer à proximité de' la gare donc création de zones de stationnement				**X**							
1.45.2	Pourquoi ne pas prévoir une gare routière internationale et/ou départ de cars "Macron".											**X**
1.45.3	L'existant à Villiers est organisé dans de mauvaises conditions.											**X**
1.46	06/07/18 **Alain FREUDBERG**	**X**										
1.46.1	Absence totale de **zone de stationnement** ; la solution de Bricorama est insuffisante et peu pratique				**X**							
	sous-total partiel	3	1		5	3		1	1			2

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
1.47	06/07/18 **– Mme Kenza HOUICHI**	**X**										
1.47.1	Demande de rachat de sa maison ; devant l'imprécision des parcelles concernées et les nuisances prévisibles, l'intéressé souhaite que son bien soit racheté (320 000 à 330 000 €)					**X**						
1.48	06/07/18 **– M. Jean-François PIRUS**	**X**										
1.48.1	**Nécessité de parkings** : - pourquoi pas des parkings évolutifs pouvant être transformés en bureaux comme aux USA, - un espace de covoiturage serait également souhaitable				**X**							
1.48.2	Création de voies de **circulation douce**				**X**							
1.48.3	**Réduction détaillée des nuisances** pour les riverains proches des voies					**X**						
1.49	06/07/18 **Familles CASTELLAR et Fernando ORO**	**X**										
1.49.1	Stationnement rue des Hauts Bonne Eau, nécessité d'un parking				**X**							
1.49.2	Nuisances liées : **au bruit**, notamment au début de la rue, quelles solutions, mur anti bruit, triple vitrage ? **aux vibrations**					**X**						
1.49.3	Y aura-t-il une **sortie** de la nouvelle gare côté rue des Hauts Bonne Eau, auquel cas la rue restera-t-elle en impasse ?				**X**							
1.50	06/07/18 **M. Pierre LAGUERODIE**	**X**										
1.50.1	Considère que le site du projet, éloigné des 3 principales communes, n'a son utilité que dans le cadre de la création du nouveau quartier. Le projet **ne va rien apporter de positif** aux Villierains qui sont situés à plus de 10 minutes de BVC et ne fera qu'augmenter la dette par habitant.(évaluée à plus de 2 400 € par habitant).							**X**				
1.50. 2	Met en évidence des **problèmes techniques** (évoqués dans le corps du rapport), le terrain visé est miné d'inconvénients majeurs : - Pollution de la butte de l'ancien golf de Villiers, parcelle bordée par une ancienne activité classée aux BASIAS (cuves enterrées d'hydrocarbures) - Topographie particulièrement marquée, situation en bordure d'autoroute - Forte pression anthropique avec présence de détritus - Proximité de la nappe calcaire de Champigny (risque de submersion en cas de fortes pluies) - Qualité de l'air avec une concentration de benzène de 1,2 $\mu g/m^3$ avec proximité de l'autoroute et de la D10									**X**		
	sous-total partiel	4			4	3		1	1			
	total registre électronique	**44**	**6**		**52**	**37**	**9**	**6**	**9**	**5**	**1**	**5**

Remarque : Deux interventions ont été reçues à l'adresse courriel hors des délais de l'enquête. Elles ne sont donc pas prises en compte dans le présent dépouillement. L'une est hors du sujet de cette gare. L'autre, émanant du directeur général de la Communauté de communes Val-Briard, mentionne que cette gare est un atout supplémentaire dans le cadre de l'aménagement de l'Est francilien.

D.2. – Observations portées sur le registre à BRY

Voir la légende détaillée en tête du chapitre D

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
2.01	16/06/18 – **M. Francis M**. *(observation insérée dans le registre, accompagnée de photos)*	**X**										
2.01.1	Les problèmes de circulation sur le boulevard Georges Méliès (carrefours Pasteur et Mont-d'Est) seront accrus du fait de l'urbanisation et d'Altival : aménager des ronds-points.											**X**
2.02	04/07/18 – **Mme et M. X** –	**X**										
2.02.1	A 30 m des quais : - nuisances sonores liées à l'arrivée et au départ des trains et à la circulation permanente,					**X**						
2.02.2	- vibrations constantes,					**X**						
2.02.3	- émanations de particules lors des freinages (lourdes conséquences sur la santé).					**X**						
2.02.4	Demande d'un état des lieux avant et après travaux.								**X**			
2.02.5	Demande de connaître quelles seront les parcelles expropriées.					**X**						
2.02.6	Demande d'une compensation financière pour ces impacts.					**X**						
	total registre à BRY	**2**				**5**			**1**			**1**

D.3. – Observations portées sur le registre à VILLIERS

Voir la légende détaillée en tête du chapitre D

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
3.01	06/06/18 –**M.GAUDAS Michel** – 1	**X**										
3.01.1	Fortes **nuisances sonores** dans le quartier ; demande la mise en place d'un mur anti-bruit.					**X**						
3.02	30/06/18 **Conseil municipal de Villiers-sur-Marne** *(délibération du CM du 27/06/18)*		**X**									
3.02.1	**Soutien de la Ville** au projet de gare et d'interconnexion, qui est prioritaire et se situe dans une optique de développement urbain fort (nouveau pôle de l'Est parisien, démarche environnementale, besoin sociétal) ; le projet est incontournable, absolument nécessaire ;							**X**				
3.02.2	-Demande d'une mise en service concomitante de celle de la gare GPE, c'est-à-dire 2025.						**X**					
3.03	30/06/18 - **M.MALEINE,** bois de Gaumont, Villiers-sur-Marne :	**X**			**X**							
3.03.1	Décalage des calendriers de livraison des 2 gares, d'où nécessité d'**étudier des mesures transitoires** pour relier la gare V-LPT à la gare GPE (voies de bus aménagées, voies douces, tunnel …), …				**X**							
3.03.2	…moyens qui pourraient devenir définitifs si la gare SNCF BVC ne se fait pas faute de financement ;									**X**		
3.04	30/06/18 -**Mme BOECHIC et Mme PELLETIER,**	**X**										
3.04.1	**Aucune concertation** avec les riverains, aucune rencontre.										**X**	
3.05	30/06/18 **– Mme DELHAYE, M.MASSOT, M.NETO** ; conseillers municipaux	**X**										
3.05.1	Fin des travaux 2025 alors que la gare GPE sera livrée en 2024 ; nécessité pendant cette période de moyens d'interconnexion **transitoire** entre gare BVC et gare Villiers centre (voie dédiée, navette spécifique, voies douces abritées).				**X**							
3.05.2	**Financement** du projet imprécis, et pas assuré ; viabilité ?									**X**		
3.05.3	Projet à considérer autrement que comme le support du projet de développement de la ZAC Marne Europe.							**X**				
3.05.4	Carences de la ville en voies de déplacement, faiblesse du stationnement.				**X**							
3.06	30/06/18 – **Association des voisins des Boutareines**		**X**									
3.06.1	Pièce F chap. 2 : **les plans ne sont pas à jour**, possibles problèmes de coordination et erreurs ; description des accès à la gare pleine de promesses mais sans planning ni financement ; offre de stationnement limitée ; nombres des déplacements à pied surestimés (c'est optimiste et irréaliste) ; stationnement prévisible dans les rues avoisinantes.										**X**	
3.06.2	Pièce F chap. 4 : **quartiers des Boutareines et des Luats** mal desservis depuis/ vers la gare ; aucun descriptif des voies douces.										**X**	
3.06.3	**Environnement sonore**, l'enjeu est qualifié de fort mais aucune protection n'est prévue.					**X**						
3.06.4	**Nécessaire concertation** avec les riverains sur les travaux (travaux de nuit, fermetures de lignes, travaux routes, sont prévus) ;								**X**			
	sous-total partiel	4	2		4	2	1	2	1	2	3	

Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
3.07 3.07.1	06/07/18 – **Librairie BERTRAND -** Villiers Plus concernés par les travaux GPE, mais craintes que les travaux pour ce projet de 3eme voie n'engendre de **nouvelles nuisances** (bruit, difficultés de circulation…)	**X**							**X**			
3.08 3.08.1	06/07/18 – **Deux habitants de la rue Felix Guillemin** - Villiers Inquiétudes sur les **nuisances des travaux** pour la 3eme voie et l'élargissement du pont rail au niveau du passage rue Clozel ; supportent déjà les nuisances du GPE (travaux et bruit de jour et de nuit)	**X**							**X**			
3 .09 3.09.1 3.09.2 3.09.3 3.09.4 3.09.5 3.09.6 3.09.7 3.09.8	06/07/18 – **M.COUDIN**, **Utilité du projet**, mais manque de précisions sur l'accès à la gare et sur son aménagement. Quid du projet de prolongement du **TVM** ? **Aménagement de la gare** ; exemple du RER D station Pompadour, mais à revoir car abris trop peu protecteurs contre le froid ; Souci d'écologie : y aura-t-il des **parkings** avec prises de rechargement, des pistes cyclables sur la chaussée et non sur le trottoir ? Y aura-t-il de possibles **arrêts de certains trains** en direction de Troyes ? Gare actuelle de Villiers : revoir les accès à la gare car hausse du flux de passagers ; **Nuisances sonores** pour les riverains, les mesures sont elles suffisantes ? - Création de **crèches** à horaires étendus au sein des gares ?	**X**			**X** **X** **X** **X**	**X**	**X**					**X**	
	sous-total partiel	3			5	1	1		2			1
	total registre à VILLIERS	**7**	**2**		**9**	**3**	**2**	**2**	**3**	**2**	**3**	**1**

D.4. – Observations portées sur le registre à CHAMPIGNY

Voir la légende détaillée en tête du chapitre D

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
4.01	jj/mm/18 – **M. Eric RICHARD –** Champigny	**X**										
4.01.1	Dans le fascicule D, sur le plan général des travaux**, élargissement vers le milieu** de la bande nécessaire **;** cet élargissement empiète : - sur le sentier des Bas Bonne Eau **enclavant les habitations** qui se trouvent après le N° 290 - également sur les parcelles BQ9, 635 ,16 ,17 ,194 qui **ne figurent pas** sur la liste des parcelles concernées par l'emprise des travaux est-ce une erreur de tracé ?					**X**						
4.02	jj/mm/18 – **M. Michel JACCOD** *(même intervention que celle déposée au registre électronique Cf. 1.32)*	**X**										
4.02.1	L'aiguillage entre la passerelle et le 60 de la rue de la Mézy va entrainer des **nuisances sonores** ; demande l'installation **d'écrans phoniques** de part et d'autre des 3 voies à + ou – 100m de la position d'aiguillage					**X**						
4.02.2	L'absence de parkings aux abords des gares, qu'il ne conteste pas, va entrainer des **stationnements "sauvages"** dans les rues adjacentes ce contre quoi il s'oppose. Demande l instauration d'une zone blanche et verte dans ce secteur (promesse faite en 2015 par la municipalité)				**X**							
4.03	jj/mm/18 **- ASSOCIATION pour la défense du quartier des Simonettes** à Champigny		**X**									
4.03.1	Un seul **avis affiché** an début de la rue des Hauts Bonne Eau ; l'association déplore l'absence d'affichage en milieu et en fin de la rue, alors que cette rue est essentiellement concernée par les travaux et des expropriations. Il n'y a pas eu de distribution de flyers dans la rue des Hauts Bonne Eau										**X**	
4.03.2	Appuie la demande de l'AE relative aux derniers **inventaires biologiques** 2017 non inclus dans le dossier d'enquête et souhaite qu'une étude complémentaire soit réalisée à ce sujet ; la présence de lézards de muraille, de hérissons, de renards, …ayant été constatée sur les lieux					**X**						
4.03.3	L'association demande : - des **mesures anti vibratoires** réalisées avant, pendant et après les travaux pour la zone la plus proche de la future gare ; - des **dispositifs-anti bruit** pour les Simonettes Sud ainsi que pour le Nord - des **référés préventifs** sur toute la zone avant le démarrage du chantier - une étude complémentaire approfondie car les Simonettes sont dans une zone à aléa fort de **risques** de mouvements de terrain.					**X**						
4.03.4	Des mesures sont à prendre lors de la démolition pour préserver la santé des riverains : risques technologiques et émissions de poussières, le sol étant extrêmement **pollué**								**X**			
4.03.5	Compte tenu des projets ultérieurs d'évolutions de l'offre du RER E et de la ligne P, l'association demande confirmation qu'il n'y aura pas d'**augmentation du trafic** (nombre de RER en circulation, trafics de fret, intercités)						**X**					

4.03.6	Inquiétudes quant aux conséquences sur la gare BVC de la dérive des coûts du GPE sur la ligne 15. Une remise en cause de la **gare de la ligne 15** rendrait inutile la gare BVC qui n'a raison d'exister que par sa correspondance avec la 15, il en est de même pour les projets concomitants dont les financements ne sont pas arrêtés.											**X**
4.03.7	Incertitude quant au **financement** du projet BVC SNCF									**X**		
4.03.8	Un projet **RER E Est**+(3ème voie entre Villiers et Pontault-Combault) doit faire l'objet prochainement d'une enquête publique Pourquoi dissocier les 2 enquêtes ?										**X**	
4.03.9	Pourquoi ne pas réaliser **uniquement une 3ème voie** entre les Boullereaux et Villiers, sans le projet de gare BVC ? Quel en serait le coût ? Quels en seraient les bénéfices socio-économiques Pourquoi créer une nouvelle gare située à 1100m de celles des Boullereaux et Villiers ce qui va rallonger la durée du trajet sur l'ensemble du parcours									**X**		
4.03.10	L'association souhaite avoir confirmation que la **desserte** de la gare des Boullereaux restera à minima identique (4 trains par heure) sans conséquence sur la desserte de la gare						**X**					
4.03.11	La rue des Hauts Bonne Eau doit rester accessible aux voitures et aux camions **pendant et après les travaux**, or elle est sans issue : prévoir un retournement pour les gros véhicules voire envisager une nouvelle voie perpendiculaire à la rue des Hauts Bonne Eau afin de contourner le chantier.								**X**			
4.03.12	Prévoir les moyens pour empêcher un flux important de véhicules dans la rue et des **stationnements** gênants en phase d'exploitation et des terrains disponibles aux alentours				**X**							
4.03.13	Concernant l'emprise nécessaire au **chantier** de construction du mur de soutènement, l'association demande - la mutualisation des emprises chantiers en cours ou à venir et des terrains disponibles aux alentours afin de réduire le nombre d'expropriations au chantier dans le quartier des Simonettes - que les emplacements déjà préemptés par la mairie de Champigny rue des Hauts Bonne Eau et rétrocédés à l'aménageur SAF94 soient également utilisés pour l'installation du chantier								**X**			
4.03.14	En conclusion il il convient de noter que l'association émet des réserves et **conteste l'utilité publique** du projet											**X**
	sous-total partiel	2	1		2	4	3		3	2	2	2

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
4.04	**M. et Mme Jean Paul BENSOUSAN & Maria PEDRERO-SANTZ**- Champigny	**X**										
4.04.1	Habitants de la rue Hauts Bonne Eau, depuis 27 ans, ces personnes déplorent les impacts qu'ils subissent du fait des **travaux en cours**, notamment avec le chantier de la ligne 15 Sud et le puits d'entrée d'un tunnelier. Vont intervenir prochainement les travaux pour : - la gare routière du bus N°9 - la future ZAC Marne Europe - Altival - la ZAC des Marais Charles de Gaulle - l'ouverture de l'autoroute A4								**X**			
4.04.2	Par ailleurs leur parcelle est susceptible d'être expropriée, **expropriation** éventuelle qui ne sera connue qu'ultérieurement.					**X**						
4.04.3	**Information et affichage** : manque d'affichage au niveau de l'emplacement de la future gare (quartier des Simonettes Nord) ; pas de distribution de plaquettes dans leur boite à lettre										**X**	
4.04.4	Impacts et **nuisances** consécutifs à la 3ème voie : **Bruits** , il est donc vital d'installer des parois anti-bruit dans le quartier des Simonettes Nord durant la phase chantier et exploitation (annonces en gare non prises en compte) **Vibrations nocturnes** : le dossier signale cet inconvénient **Topologie de terrain** : compte tenu du dénivelé important entre le quartier des Simonettes Nord et Sud, quartier situé dans une zone d'aléa fort de risques de mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols il convient de prendre des **mesures vibratoires** avant et après les travaux ,					**X**						
4.04.5	ainsi qu'un **référé préventif**								**X**			
4.04.6	Financement du projet : Pourquoi ne pas aménager la **gare de Villiers existante** pour assurer l'interconnexion avec la ligne 15 Sud et réaliser la 3ème voie entre les Boullereaux et Pontault-Combault ? cette possibilité a-t-elle été envisagée et quelle serait son coût ?											**X**
4.04.7	Emprise du futur **chantier** : accord entre les divers maîtres d'ouvrage des chantiers avoisinants pour mutualiser les emprises des chantiers.								**X**			
4.05	jj/mm/18 - **Mme TAUPIN-GIRARD**	**X**										
4.05.1	Souhaite des précisions sur les expropriations de la rue des Hauts Bonne Eau					**X**						
4.05.2	Un mur anti bruit est-il prévu ?					**X**						
4.06	jj/mm/18 – **Mme et M. Pascale NONY et Amza ANOURAT**- Champigny	**X**										
4.06.1	Habitants très impactés par la 3ème voie (rue Georges Wilson Simonettes Sud)), souhaitent le **rachat de leur bien** (330 000 €) qu'ils ont acquis en 2011, compte tenu : - des nuisances engendrées par le projet pendant et après les travaux, nuisances sonores, visuelles, - du préjudice sanitaire (poussière incompatible avec l'asthme dont souffre l'intéressée) - de la perte de jouissance.					**X**						
	sous-total partiel	**3**				**5**			**3**		**1**	**1**

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
4.07	jj/mm/18 **- Mme et M. RAMOS** – Champigny	**X**										
	Les intéressés posent plusieurs questions :											
4.07.1	- niveau sonore des **travaux** : amplitude, et fréquence								**X**			
4.07.2	- quid du **stationnement** et de la circulation des piétons				**X**							
4.07.3	- la hauteur **du mur antibruit** et son impact sur la luminosité à l'intérieur des maisons					**X**						
4.07.4	En cas **de vente du bien** : Quel sera le prix et les travaux effectués seront-ils pris en compte Quelle sera la possibilité de relogement, quelle aide peut-on attendre de la mairie ?					**X**						
4.08	06/07/18 **– Mme Séverine VERROT -** Champigny - Simonettes Sud *(intervention identique à celle figurant au registre électronique Cf. 1.43.)*	**X**										
	Directement impactée par la 3ème voie, demande **le rachat de sa maison** compte tenu **des nuisances** qu'elle va subir dus :											
4.08.1	- à l''infrastructure : sonores (hauts parleurs, freinage..), visuelles (lumières affichages), nocives pour la santé					**X**						
4.08.2	- au trafic : dégradations environnementales (nombre important de voyageurs), augmentation des vibrations des trains					**X**						
4.08.3	- aux travaux : durée de 3 à 5 ans, la nuit, le week- end, camions de déblais										**X**	
4.09	05/07/18 **- Contribution du Maire de Champigny**		**X**									
4.09.01	La ville est **très favorable** à la construction de la gare BVC en interconnexion avec la 15 Sud du GPE. Pour anticiper la livraison des programmes immobiliers autour de la gare GPE, elle souhaite que la mise en service de la gare SNCF soit le plus près possible de celle de la ligne 15.											**X**
4.09.2	Elle souligne que la gare BVC constitue l'une des pièces maitresses du dispositif de transport public du **pôle de développement** de l'Est de la commune de Champigny. Avec la gare du GPE, et l'infrastructure pour bus Altival, la gare BVC offrira une accessibilité décuplée et un potentiel de constructibilité pour des programmes immobiliers d'activités estimé à plus de 100 000m² soit 3000 empois attendus à terme. La gare BVC répond aux objectifs inscrits : - depuis 2015 dans un CDT signé par les 3 communes, le département et l'Etat dans le but d'un rééquilibrage Est-Ouest de la métropole francilienne. - dans les engagements français des accords de Paris de la COP 21 à savoir réduire à 1.34% les émissions de gaz à effet de serre, donc la part de déplacement par véhicules à moteurs.							**X**				
	Pour tenir compte des remarques exprimées lors de la concertation, et des interpellations des habitants des Simonettes, la ville demande :					**X**						
4.09.3	- que les **acquisitions foncières** des habitants les plus impactés soient engagées dès la déclaration d'utilité publique											
4.09.4	- que les riverains des Simonettes sud, immédiatement impactés par le chantier, bénéficient de **mesures de compensation** (protections acoustiques, indemnisation si troubles de jouissance…) - que **les services de la ville** soient impliqués en amont dès la rédaction du dossier de consultation des entreprises afin de s'assurer par anticipation que toutes les dispositions relatives à la protection des riverains, à la circulation								**X**			

	des engins et à la préservation de l'espace public aient bien été spécifiées. La ville accompagnera les riverains les plus touchés dans leur démarche											
	sous-total partiel	2	1		1	5		1	3			1
	total registre à CHAMPIGNY	**7**	**2**		**3**	**14**	**3**	**1**	**9**	**2**	**3**	**4**

D.5. – Courriers reçus au siège de l'enquête (préfecture)

Voir la légende détaillée en tête du chapitre D

Personnes : p = physique / m = morale / a = autre
Thèmes : A= gare et accès / B= foncier et nuisances / C= lignes / D= urbanisme / E= chantier / F= socio-économie / G= enquête publique / H= autre

N°	date – **NOM** – adresse observations	Personne			Thèmes							
		p	m	a	A	B	C	D	E	F	G	H
5.01	02/07/18 - **CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA SEINE-ET-MARNE** *(délibération du Conseil départemental, votée à l'unanimité)* *(même document que celui déposé au registre électronique Cf. 1.31)*		**X**									
5.01.1	**Avis très favorable** à la réalisation de la gare d'interconnexion BVC, avec plusieurs demandes, dont :											**X**
5.01.2	- l'**accélération des calendriers** d'études et l'optimisation de méthodes constructives pour une mise en service au plus proche de la livraison de la ligne 15 Sud,									**X**		
5.01.3	- la garantie de la part notamment de l'Etat, la SGP, la Région et les collectivités locales du **financemen**t du projet en mobilisant les ressources financières nécessaires (études et premiers travaux dans le cadre du CPER									**X**		
5.01.4	- la garantie de la réalisation du schéma directeur Paris-Est (maintien de la qualité de service, adaptation des réseaux ferrés existants)						**X**					
5.02	02/07/18 **- Association ORBIVAL** *(motion du conseil d'administration)* *(même intervention que celui déposée sur le registre électronique Cf.1.23)*		**X**									
5.02.1	L'association se félicite de l'ouverture de l'enquête publique ; la gare permettra une correspondance indispensable avec la ligne 15 sud et sera la **porte d'accès au GPE** pour les usagers du RER E et les Seine-et-marnais ; elle sera un **levier** pour le développement de l'est du Val-de-Marne avec l'aménagement prévu des emprises de l'ex-VDO.						**X**					
5.02.2	Souhait d'une **mise en service** en même temps que la gare GPE (2025).						**X**					
5.02.3	Le **financement** doit être sécurisé ; demande à Etat, Région, SGP, de s'engager sur ce financement.									**X**		
5.02.4	Attentive à une bonne prise en compte de l'accompagnement et de l'indemnisation des **riverains**.					**X**						
5.03	04/07/18 – **CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE** *(avis accompagné de la délibération du Conseil départemental du 25/06/2018, d'un rapport au Conseil départemental et de remarques techniques détaillées)*		**X**									
5.03.1	**L'avis est favorable** à la réalisation de ce projet, qui : - figure au CDT des boucles de la Marne, - répond aux objectifs d'intermodalités, - améliorera l'accès à la première couronne depuis le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne, - permettra le développement de projets urbains ambitieus contribuant en cela à répondre aux objectifs du SDRIF (compacité urbaine, résorption des déséquilibres est-ouest sur le territoire régional.											**X**
5.03.2	Mais demandes, déjà exprimées et relayées localement, d'une garantie de calendrier de réalisation accéléré avec un **financement** Etat-Région-SGP.									**X**		
	Parmi les remarques techniques détaillées figurent notamment :											
5.03.3	- préciser l'interface entre la bâtiment-voyageurs et la **plateforme Altival**, - intégrer les **perspectives de développement** de la ZAC Simonettes Nord, - compléter le programme de la ZAC Marne-Europe, - participation financière de l'opérateur **SNCF-Mobilités** (Cf. CPER), - optimiser l'organisation des différents chantiers du secteur, - **transports de rabattement** performants pour ne pas justifier de parc de				**X** **X**				**X**	**X** **X** **X**		

	rabattement, - imputer partiellement le tiroir d'arrière-gare de Villiers au projet **RER E Est+** pour améliorer le rentabilité du projet gare, - maintenir la desserte actuelle de la gare des **Boullereaux.**						**X**			**X**		
	total courriers à la préfecture		**3**		2	1	4		1	8		2

E – Analyse des observations recueillies au cours de l'enquête, par thèmes : le procès-verbal de synthèse

L'enquête publique sur le projet de gare SNCF Bry-Villiers-Champigny sur la ligne E du RER a permis de recueillir 73 interventions de la part du public qui s'est exprimé par écrit dans les différents registres mis à sa disposition. Parmi ces interventions, beaucoup concernaient plusieurs thèmes. C'est ainsi qu'au total, le dépouillement a identifié 213 observations élémentaires. Par ailleurs, la réunion publique d'information et d'échange a donné l'occasion au public de s'exprimer oralement.

L'ensemble des observations écrites est analysé ici en 8 chapitres, légèrement distincts des thèmes préétablis de dépouillement (Cf. chapitre D) :

1 – Observations sur l'aménagement de la gare
2 – Observations sur l'accessibilité multimodale de la gare et sur l'urbanisme environnant
3 – Observations sur les aspects fonciers
4 – Observations sur les nuisances sonores, paysagères et autres
5 – Observations sur le déroulement du chantier
6 – Observations sur la socio-économie du projet et sur le système de transport
7 – Observations sur l'enquête, son dossier, son déroulement
8 – Observations ne concernant pas directement le projet, mais en lien avec la mobilité

Les codes en parenthèse renvoient au dépouillement des interventions écrites, par registre et par individu (Cf. chapitre D).

Un neuvième chapitre présente des observations complémentaires de la part de la commission d'enquête, non soulevées par le public.

Préalablement, la commission d'enquête relève une série d'observations écrites, certaines ayant été confirmées oralement lors de la réunion publique ou lors d'entretiens, explicitement **favorables ou très favorables** à ce projet de gare "BVC" sur la ligne E. (1.25.1, 1.31.1, 3.02.1, 4.09.1, 5.02.1, 5.03.1). Il s'agit surtout de collectivités locales : conseils départementaux, villes, association. Les principaux arguments portent sur le système de transport (la "porte" vers le réseau du Grand-Paris-Express et les territoires qu'il dessert, depuis les territoires situés à l'Est) ; ainsi que sur la contribution au développement économique et urbain des zones mutables alentour et, partant, sur la contribution au rééquilibrage Est/Ouest à l'échelle de la région Ile-de-France.

1 – Observations sur l'aménagement de la gare

Plusieurs des observations relatives au projet de gare (1.04.2, 1.05.3, 1.17.3, 1.37.2, 3.09.8) portent sur **le programme de la gare**, avec des interrogations sur les services envisagés, et diverses propositions : des équipements pour les enfants (garderies, jeux, crèche, crèche à horaires étendus), des services (cabinet médical, laboratoire, commissariat, …), de commerces (bio) et de commodités (toilettes, change-bébés, consignes).

D'autres contributions concernent plutôt **le confort des voyageurs** : signalétique lisible, marquage au sol, plans, accueil multi-langues, abris sur les quais efficaces contre le froid, ascenseurs pour les PMR (1.04.3, 1.05, 1.38.1, 3.09.3).

Quelques intervenants ont évoqué **l'architecture de la gare**, avec le souhait qu'elle garantisse la sécurité, et avec la remarque que le bâtiment très vitré sera d'un entretien difficile (1.04.2, 1.05.2)

Les enjeux environnementaux du bâtiment ont fait l'objet de diverses remarques : outre la demande de commerces, déjà citée, on relève des souhaits relatifs au recyclage des déchets, à l'extinction de l'éclairage extérieur en journée, à la démarche d'évaluation des flux, ainsi que des demandes de plantations autour de la gare pour assurer une trame verte et de meilleure prise en compte de l'eau, ainsi que la crainte d'une pollution lumineuse nocturne (1.05.4, 1.36.3, 1.41.1, 1.41.2, 1,41.3, 3.09.4)

On relève enfin une interrogation sur **l'interface** du bâtiment-voyageurs avec la plateforme Altival (5.03.3).

2 – Observations sur l'accessibilité multimodale de la gare et sur l'urbanisme environnant

Si les collectivités qui sont intervenues à l'enquête ont exprimé leur **soutien au projet d'interconnexion**, ce qui a été également le cas de quelques particuliers, on relève que plusieurs intervenants s'interrogent sur la **localisation**, estimant la gare mal située, dans un quartier peu peuplé, éloigné des habitations, et sur un site entouré de zones industrielles et commerciales ; il est signalé que le site est pollué ; un intervenant évoque le risque de favoriser l'étalement urbain et la destruction de terres agricoles, un autre estime que le projet n'apportera rien de positif pour les Villierains ; des élus souhaitent que le projet ne soit pas seulement le support du projet de développement de la ZAC Marne-Europe (5.01.1, 5.02.1, 5.03.1, 1.25.1, 1.26.1, 3.02.1, 3.09.1, 4.09.1, 1.05.1, 1.08.1, 1.33.1, 1.39.3, 1.42.2, 1.50.1, 3.05.3).

Les questions de desserte de la gare ont fait l'objet de nombreuses interventions :

- la nécessité d'une **bonne desserte par les transports en commun** est fréquemment soulignée, avec des demandes de liaisons directes, de bus en site propre, d'arrêts de bus abrités ; des habitants de Bry signalent l'intérêt de relier le centre ville et la nouvelle gare par des navettes, des bus fréquents et rapides ; d'autres, du Plessis-Trévise, souhaitent savoir si une ligne directe est prévue ; il est demandé où en est le projet Est-TVM (1.02.2, 1.05.4, 1.08.2, 1.14.3, 1.15.1, 1.26, 1.44.3, 3.09.2, 5.03.3) ;

- les **modes de déplacements doux**, notamment les cyclistes, ont également fait l'objet de nombreuses contributions, pour souligner la nécessité de favoriser le vélo, par l'aménagement de pistes cyclables, des aires de stationnement dédiées, un garage à vélos (du type de celui du RER Neuilly-Plaisance), des possibilités de location et de réparation ; il est également demandé le maintien des chemins de circulation existants (1.03, 1.04.1, 1.05.5, 1.08.2, 1.14.1, 1.29.1, 1.30.2, 1.36.2, 1.37.3, 1.38.3, 1.42.5, 1.48.2, 3.09.4) ;

- toujours en matière de circulations douces, des observations évoquent les **accès piétons sécurisés**, le maintien des cheminements existants, la possibilité d'un accès direct à la gare pour les habitants du quartier, la création de nouveaux itinéraires piétons (1.04.1, 1.05.4, 1.08.2, 1.14.2, 1.28.6, 1.29, 1.32.3, 1.42.2, 1.49.3) ; un habitant de Bry évoque une passerelle sur l'A4, éventuellement un téléphérique (1.02.3) ;

- la question du **stationnement automobile** porte d'une part sur la demande de création de parkings de rabattement, jugés nécessaires, dans de nombreuses observations ; d'autre part sur la crainte d'un stationnement sauvage, dans les rues situées au voisinage de la gare, exprimée par les riverains de ces voies ; il est parfois demandé, en réponse à ces inquiétudes, la mise en place de zones vertes ou blanches ; trois intervenants suggèrent la création d'un parking sur le toit de la gare , ou en silo pour diminuer l'emprise au sol (1.08.3, 1.12.1, 1.15.2, 1.22.2, 1.24.6, 1.28.2, 1.30.1, 1.32.2, 1.38.2, 1.40.1, 1.42.4, 1.44.1, 1.45.1, 1.46.1, 1.48.1, 1.49.1, 3.05.4, 4.02.2, 4.03.12, 1.36.1, 1.37.1, 4.07.2) ; cette préoccupation du stationnement est souvent l'observation citée en premier dans les interventions ;

- à Villiers, deux observations portent sur la **période transitoire**, entre la livraison de la gare ligne 15 et celle de la gare SNCF ; des moyens temporaires pour relier la nouvelle gare de la ligne 15 et celle de Villiers Le Plessis-Trévise sont demandés (voie dédiée, navette, voies douces, …) (3.03.1, 3.05.1) ;

- enfin, des **propositions diverses** ont été quelquefois avancées pour une meilleure desserte de la gare : une aire de dépose-minute, une aire de covoiturage (1.04.1, 1.26.1, 1.44.1, 1.48.1).

3 - Observations sur les aspects fonciers

Il est parfois demandé des **précisions sur l'emprise des travaux projetés**, avec des interrogations sur l'élargissement sur le sentier des Bas-Bonne-Eau et sur les parcelles concernées, sur la situation de la 3eme voie en surface ou en sous-sol, sur la localisation de l'extrémité Ouest de cette 3° voie (1.01.1, 1.01.2, 1.20.1, 1.20.2, 4.01.1, 1.11.2, 1.28.3, 2.02.5).

Certaines observations expriment le souhait de connaître **l'ampleur des expropriations**, signalant parfois que les projets ont beaucoup varié en la matière, et demandant un engagement formel (1.09.1, 1.24.1, 2.02.5, 4.04.2, 4.05.1) ; cette demande a aussi été particulièrement évoquée lors de la réunion publique.

L'association Orbival indique qu'elle sera attentive à l'**indemnisation**, tandis que la ville de Champigny demande que les acquisitions foncières soient engagés dès la DUP (1.23.4, 5.02.4, 4.09.3).

Enfin , quelques habitants de Champigny, dont la maison est située à proximité des ouvrages projetés, sollicitent le **rachat de leur bien**, face aux risques de nuisances (1.43.1, 1.43.2, 1.47.1, 4.06.1, 4.08), y compris ceux liés aux seuls travaux (1.43.3, 4.06.1)

4 – Observations sur les nuisances sonores, paysagères et autres

Pour certains, les nuisances sont essentiellement de bruit et résultent de leur **situation le long de la voie**, il s'agit essentiellement des habitants des Simonettes (Nord et Sud) qui demandent que soient installées des **protections phoniques**, (murs anti-bruit, écran, isolation) ; ils mettent aussi en avant la proximité de la nouvelle gare avec le freinage des trains et les annonces en gare. (1.07.1, 1.10.1, 1.13.1, 1.18.1, 1.24.5, 1.32.1, 1.35.1, 1.44.4, 1.47.1, 1.48.3, 3.01.1, 3.06.3, 3.09.7, 4.02.1, 4.04.4, 4.06.1).

Pour d'autres, leurs craintes s'apprécient par une augmentation prévisible du **trafic ferroviaire** (1.06.2, 1.24.4).

Quelques intervenants font part de leur inquiétude quant aux **vibrations** lors des passages des trains (1.24.3, 1.49.2, 1.43.2, 2.02.2, 4.04.4, 4.08.3) ; ils souhaitent que des dispositifs antivibratoires soient installés (4.03.3) et demandent l'établissement de référés préventifs avant et après les travaux (1.24.3, 4.03.3).

La création d'un aiguillage entre les gares des Boullereaux et Villiers, en parallèle à la rue de la Mézy, est également source de craintes quant aux nuisances sonores et fait l'objet d'une forte demande de protection phonique des deux côtés de la voie (1.13.1, 1.16.1, 1.18.1 ,1.19.1, 1.21.1, 1.28.4, 1.32.1, 1.34.1, 4.02.1).

Nuisances paysagères. De façon générale demande est faite de végétaliser les rives et les murs (1.06.2, 1.07.1). Ces nuisances sont évoquées, en plus des nuisances sonores, surtout par les personnes directement impactées par la 3ème voie qui souhaitent quitter les lieux et vendre leur bien ; elles citent les effets nocifs des lumières intensives, de l'affichage, de la hauteur des murs de soutènement qui risquent d'avoir un impact sur la luminosité des intérieurs et de la dégradation de l'environnement dont elles jouissaient jusqu'à ce jour (1.43.1, 1.47.1, 4.07.3, 4.08.1).

Risques sanitaires. Outre les nuisances sonores et visuelles considérées nocives pour la santé par certains (4.08.1), l'émanation de particules lors du freinage des trains a également été citée (2.02.2, 4.08.2) ainsi que la pollution des sols (1.24.3)

Cheminements. Le maintien de la circulation douce entre Champigny et Villiers, dans le prolongement de la rue des Hauts-Bonne-Eau, est demandé (1.29.1)

5 – Observations sur le déroulement du chantier

Les observations ont porté sur l'implantation du chantier, sur les nuisances engendrées par les travaux durant le chantier et sur les mesures compensatoires pour les riverains directement impactés.

Lieu d'implantation

S'agissant du site retenu pour le chantier, plusieurs personnes ont demandé d'optimiser l'organisation des différents chantiers du secteur et de mutualiser les emprises de chantier en cours ou à venir afin de réduire le nombre d'expropriations notamment dans le quartier des Simonettes Sud (4.04.7,5.03.3).
Une suggestion a été formulée, que les emplacements déjà préemptés par la mairie de Champigny, rue des Hauts Bonne Eau et rétrocédés à SAF94 (Syndicat mixte d'Action foncière), soient utilisés pour l'installation du chantier (4.03.13).

Nuisances pendant les travaux

L'aspect **nuisance sonore**, très présent dans la phase d'exploitation (cf. ci-avant), n'a été que partiellement développé dans la mesure où les riverains subissent déjà les bruits du chantier de la ligne 15 ; pour eux l'installation de la 3éme voie, l'édification du mur de soutènement, passage des camions, viendront amplifier les nuisances actuelles (3.07.1, 3.08.1).

La pollution

La pollution de la butte de l'ancien golf de Villiers est évoquée en tant que particulièrement nuisible (1.50.2) :
- il s'agit d'une parcelle bordée par une ancienne activité classée au BASIAS (cuves d'hydrocarbure enterrées),
- elle subit une forte pression anthropique avec présence de détritus,
- elle présente un risque de submersion en cas de fortes pluies
- la qualité de l'air présente une forte concentration de benzène

Risques sanitaires

Ils sont considérés comme conséquence des émissions de poussière lors des démolitions, compte tenu de la pollution des sols (4.03.4).

Accessibilité de la rue pendant les travaux et circulation des véhicules

Une observation concerne la rue des Hauts-Bonne-Eau, voie sans issue ; il s'avère nécessaire de prévoir un retournement pour les gros véhicules (4.03.11, 1.24.2).
Les difficultés de circulation ont également été citées en conséquence des travaux sur les ponts (1.30.4, 1.42.3).

Protection des riverains et mesures compensatoires

Les intervenants souhaitent que des mesures soient prises pour la protection et le respect des riverains (1.07.3), qu'une concertation soit établie (3.06.4), et que le riverains directement impactés, notamment les habitants des Simonettes bénéficient de mesures de compensation, protections acoustiques, indemnisation si trouble de jouissance (4.09.4).

Par ailleurs l'accent est mis pour que :
- les travaux de nuit soient évités (1.07.2),
- un état des lieux avant les travaux soit effectué (2.02.4) et que des référés préventifs (4.04.5) soient instaurés,
- un mur de protection soit réalisé entre les maisons et la voie ferrée de marchandise par où seront évacués les déchets et les déblais du chantier (1.22.1, 1.43.3),

- des indemnisations soient assurées pour troubles de jouissance pendant les travaux (4.03.8, 4.09.3).

6 – Observations sur la socio-économie du projet et le système de transport

La socio-économie du projet a peu fait l'objet d'observations écrites et c'est plus particulièrement des personnes morales (collectivités, associations) qui se sont exprimées.

Une première dimension de l'enjeu socio-économique est la relation entre ce projet de gare et le contexte environnant, rejoignant d'ailleurs le thème de l'urbanisme.

Partant du constat de la situation existante, des observations (essentiellement des particuliers : 1.05.1, 1.08.1, 1.33.1, 1.50.1) considèrent négativement la localisation de ce projet de gare, entourée de lieux insuffisamment peuplés.

Au contraire, des observations insistent sur la situation très favorable vis-à-vis des perspectives de développement qui se traduisent par plusieurs ZAC et par le corridor de l'ex VDO. L'interconnexion et la double gare (15 et E-P) leur apparaît comme une condition pour concrétiser et réussir ces perspectives. Et inversement, ce développement urbain, tout particulièrement économique, s'inscrira dans le potentiel de fréquentation de la gare (3.02.1, 3.05.3, 4.09.2, 5.03.4).

Une deuxième dimension concerne la place de cette gare dans le réseau de transport et la qualité de service que procurera ce réseau.

Un reproche est le temps supplémentaire, de 3 à 4 minutes, sur le RER E pour cause d'un arrêt supplémentaire (1.17.1, 1.33.2).

Des interrogations portent sur :
- le terminus à Villiers sera-t-il maintenu ou reporté à la nouvelle gare (1.17.2) ?
- quelles seraient les conséquences de la non électrification de la ligne Paris-Troyes (1.39.1) ?
- y aura-t-il des possibilités d'arrêts des trains Paris-Troyes (3.09.5) ?

Des demandes précises sont formulées :
- garantir le schéma directeur Paris-Est (1.31.4) ;
- confirmer qu'il n'y aura pas de trafic de trains supplémentaires (4.03.5) ;
- garantir le maintien de la desserte actuelle de la gare des Boullereaux (4.03.10, 5.03.3).

Le calendrier de mise en service de la gare SNCF est attendu au plus tôt après, si possible en même temps que celle de la gare sur la ligne 15 (1.23.2, 3.02.2, 4.09.1, 5.01.2).

Enfin, certaines personnes reviennent à l'hypothèse ancienne d'une interconnexion à la gare actuelle de Villiers-Le Plessis-Trévise, ignorant ou semblant ignorer le constat que la gare BVC sur la ligne 15 Sud est en cours de construction (1.39.2, 1.42.1, 4.03.6, 4.04.6)

Une troisième dimension de l'enjeu socio-économique relevé par le public réside dans le financement de ce projet.

C'est d'une part l'incertitude identifiée ou ressentie sur les possibilités de financement de ce projet et sur les conséquences si la réalisation était repoussée (3.03.2, 3.05.2, 4.03.7).

C'est d'autre part la revendication d'une sécurisation au plus vite du plan de financement de ce projet, avec des engagements explicites (1.23.3, 5.01.3, 5.02.3, 5.03.2).

Une quatrième dimension rencontrée dans les interventions du public qui s'est exprimé concerne des solutions éventuelles pour améliorer les possibilités de financement.

Des propositions sont formulées par quelques intervenants :
- réaliser la 3° voie, mais reporter la construction de la gare SNCF à plus tard (4.03.9) ;
- réaliser cette gare et ses voies avant 2025 et repousser à au-delà de 2030 la réalisation, de la ligne 15 Est, considérée comme moins urgente car partiellement en doublon avec le RER E (1.25.2, 1.27.1) ;
- faire participer davantage de financeurs : SGP (5.03.2), SNCF Mobilité (5.03.5), des collectivités locales (5.01.3) ;
- imputer au moins partiellement le coût de la 3° voie au projet RER E Est+ (5.03.7).

7 – Observations sur l'enquête, son dossier, son déroulement

Le déroulement de l'enquête proprement dit n'a pas donné lieu à observation.
Des observations, en nombre restreint, ont porté sur le dossier et sur l'information. Des personnes ont déploré :
- un manque de **concertation** avec les riverains, considérant qu'aucune rencontre n'avait été programmée (3.04.1),
- un dossier incomplet quant au **plan de financement** des divers accès à la gare (*Pièce F chap 2)* (3.06.1),
- l'absence de descriptif des circulations douces (*Pièce F chap 4)* (3.06.2)
- l'"insuffisance d'**affichage** au niveau de l'emplacement de la gare, pas de distribution de plaquettes dans leur boite à lettres (4.03.1,4.04.3).

L'**étude d'impact** est critiquée par une personne ; les plans ne seraient pas à jour (3.06.1).

Enfin une question a été posée relative à la ligne RER E Est+ : sachant que ce projet doit faire l'objet prochainement d'une enquête publique : **pourquoi dissocier** les deux enquêtes (4.03.8) ?

8 – Observations ne concernant pas directement le projet, mais en lien avec la mobilité

La commission a relevé quelques observations ne relevant pas directement de ce projet de gare SNCF, mais cependant en lien avec la mobilité. Elles concernent :
- la circulation sur le boulevard Georges Méliès à Bry, qui sera impacté par la réalisation d'Altival (2.01.1),
- la gare de Villiers centre dont il faut revoir les accès (3.09.6) et qu'il faut rénover et agrandir (1.33.3),
- l'hypothèse d'une gare routière internationale ("cars Macron") dans le programme d'aménagement autour de la gare BVC.

9 - Observations complémentaires de la part de la commission d'enquête

9.1. **Impacts sur la rue Louis Clozel à Villiers**.
Comment sera pris en compte l'impact du chantier sur l'accès automobile des riverains.
Comment sera pris en compte l'impact sonore et paysager de l'élargissement de la plateforme ferroviaire (plan de voies) vis-à-vis des riverains qui seront situés à moins de 10 m du mur de soutènement de la 3° voie.
Sur cette section, l'hypothèse d'élargissement de la plateforme ferroviaire vers le Sud a-t-elle été examinée ?

9.2. Acquisitions foncières, à Champigny (quartiers des Simonettes).
A quelle date un calendrier pourra-t-il être annoncé, qui lèvera, au moins partiellement les incertitudes sur celles des parcelles qui devront ou non être nécessairement acquises ?

9.3 Gare BVC et lignes E et P
La réalisation concomitante de la gare BVC et de la ligne RER E Est+ pourrait-elle générer des économies d'échelle en phase travaux ?
Le report de l'électrification de la ligne P aurait-il un impact sur l'évaluation socio-économique de la gare BVC ?

9.4. Prise en compte du confort dans l'évaluation socio-économique.
Le critère "confort des usagers des transports collectifs" (principalement pour les lignes E, P et 15 Sud) entre dans l'évaluation de la rentabilité socio-économique de la gare BVC. C'est ainsi que le total des effets transports "classiques", qui s'élève à 535 M€ (selon la méthode SNCF Réseau) ou 443 M€ (selon la méthode IDFM) est en fait pénalisé par 137 M€ de diminution de confort (SNCF R) ou 12 M€ (IDFM).

En plus du constat de l'écart important selon les deux méthodes, la commission interroge sur l'intérêt éventuel de trains plus fréquents et/ou de plus grande capacité pour éviter la diminution de confort ainsi évaluée, et plus précisément sur l'accroissement de fréquentation des lignes E et P.

F - Mémoire en réponse de la part du maître d'ouvrage du projet et appréciations de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage SNCF-Réseau a formulé son avis et ses commentaires vis-à-vis du procès-verbal de synthèse ci-dessus en un mémoire en réponse remis à la commission d'enquête le 31 juillet 2018. Ce document figure en annexe tel qu'il a été remis à la commission ; il reprend les thèmes du procès-verbal de synthèse. Dans le présent chapitre, ce mémoire en réponse est découpé par thèmes et accompagné à chaque fois d'une appréciation de la part de la commission sur chacun des avis et commentaires de SNCF-Réseau.

Pour chacun des thèmes et sous-thèmes figurent :

a) Rappel synthétique des observations du public

b) Réponse de SNCF-Réseau

c) Appréciation de la commission d'enquête

Le rappel des observations du public est ici synthétique. Le détail figure ci-dessus en chapitre D (dépouillement exhaustif des observations du public) et en chapitre E (analyse des observations du public : procès-verbal de synthèse).

Thème 1. – L'aménagement de la gare

a) Rappel synthétique des observations du public

Nombreuses observations sur différents aspects : le programme de la gare (avec diverses interrogations et propositions de services, équipements ou commerces), son architecture et son aménagement, et notamment la prise en compte des enjeux liés à l'environnement.

b) Réponse de SNCF-Réseau

Concernant **le programme** et les services en gare, des études sont en cours pour déterminer le besoin de services et commerces pertinents dans la gare. Elles prennent en compte la fréquentation attendue, sa place dans le réseau SNCF, le profil des usagers, l'environnement urbain et l'offre de services et commerces déjà existante dans les environs, la disponibilité foncière et les contraintes inhérentes à l'infrastructure. Compte tenu de la transformation profonde que subira le quartier environnant la gare, il s'agira d'intégrer cette offre de commerces en complémentarité avec le tissu commerçant projeté par les aménageurs EPAMarne, SADEV, etc. ainsi que par la SGP.

S'agissant plus globalement de l'aménagement de la gare, les études se sont aussi appuyées sur les recommandations des participants présents lors de l'atelier du 27 juin 2016 à Villiers-sur-Marne dans le cadre de la concertation L103-2 (voir Pièce H1 – Bilan de la concertation). Quelques groupes de travail ont été conçus pour éclairer les citoyens sur le contexte et l'ensemble des enjeux du projet et les aider à produire des recommandations issues de réflexions collectives sur le projet de nouvelle gare.

Le maître d'ouvrage a notamment retenu des orientations sur le parti architectural de la gare, sur le principe d'une écoconception, sur l'importance des cheminements voyageurs et de leur accessibilité y compris aux personnes à mobilité réduite, sur les nouveaux usages en tant que service de transport mais également comme lieu de vie. Les

recommandations observées au titre de la présente enquête publique feront au même titre l'objet d'une analyse d'opportunité par le maître d'ouvrage de façon à les intégrer le cas échéant au projet.
Plusieurs recommandations ont d'ores et déjà fait évoluer le projet (voir Pièce C – Notice explicative). A titre d'exemple, on peut citer la réflexion menée sur la couverture des quais par des abris filants afin de permettre de mieux protéger les voyageurs des intempéries lors de l'attente de leur train et de permettre une meilleur disponibilité des équipements électromécaniques (escaliers mécaniques, ascenseurs). L'orientation de la façade du bâtiment gare vers le sud en est un autre exemple.
C'est également à cette occasion que l'importance de l'apport de lumière naturelle dans les espaces dévolus aux circulations voyageurs a été soulignée, expliquant notamment un **parti architectural** retenant de larges façades vitrées. Néanmoins, ce parti pris ne s'est pas fait sans consultation du mainteneur. Le maitre d'ouvrage rappelle à cette occasion que l'un des avantages de porter un projet d'investissement sur un réseau existant est de pouvoir travailler en étroite collaboration avec les personnes qui seront *in fine* en charge de la gestion et de l'exploitation ultérieure des ouvrages. Ainsi, SNCF Gares & Connexions, futur gestionnaire des espaces voyageurs, s'est vu confier une mission d'assistance au maitre d'ouvrage pour la conception du projet de nouvelle gare.
SNCF Réseau tient à préciser qu'il s'inscrit dans une **démarche environnementale** avancée sur le volet Energie / Carbone en anticipation de la future réglementation thermique à l'horizon 2018 / 2020 (arrêté du 10 avril 2017). En particulier, une stratégie bas carbone sera mise en œuvre avec une sobriété de la conception utilisant des procédés de construction « décarbonés », une analyse du cycle de vie du bâtiment, etc. La façade vitrée participe nettement à cet objectif.
Enfin, la future gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny est assujettie à la délivrance d'un permis de construire au titre du code de l'urbanisme. Son instruction, en particulier la consultation des collectivités concernées, permettra de s'assurer de la bonne intégration dans le quartier et du respect des exigences de sécurité et d'accessibilité pour les usagers qui emprunteront la future gare.

c) Appréciation de la commission d'enquête

La commission relève que des études sont en cours pour définir le programme et l'aménagement de la future gare, et que les suggestions émises lors de l'enquête publique pourront être examinées dans ce cadre ; par ailleurs, elle considère effectivement très souhaitable et pertinent que le programme d'équipements et services soit établi en cohérence avec la future gare du GPE, ainsi qu'avec le nouveau quartier qui sera développé à proximité de la gare.
La commission note avec satisfaction la volonté de SNCF-Réseau de conduire une démarche environnementale avancée, sur le volet énergie/carbone ; elle relève qu'en revanche SNCF-Réseau n'a pas abordé d'autres aspects d'une construction durable (tels que la gestion des déchets, l'eau …).
Enfin, elle confirme que le projet de gare devra faire l'objet d'une demande de permis de construire, permettant de s'assurer de la prise en compte des règles locales d'urbanisme, des impacts paysagers, mais aussi des questions de sécurité et d'accessibilité du public.

Thème 2. – L'accessibilité multimodale de la gare et l'urbanisme environnant

a) Rappel synthétique des observations du public

Les interrogations sur ce thème ont parfois porté sur :
- la localisation de la gare,
- fréquemment sur sa desserte par les divers moyens de transport : transports en commun, déplacements doux (vélo, marche),
- les possibilités de stationnement automobile et les conséquences sur les quartiers avoisinants,
- des mesures transitoires de liaison.

b) Réponse de SNCF-Réseau

La localisation de la gare d'interconnexion est la résultante immédiate de l'impossibilité d'implanter l'interconnexion sur une gare existante (voir réponse apportée aux observations du §6) et des décisions antérieures relatives au Grand Paris Express : débat public et décret du 24 août 2011 approuvant le schéma d'ensemble (voir Pièce H3 – Avis du CGI et mémoire en réponse du MOA).

Le site d'implantation, constitué en grande partie de friches inexploitées correspondant au tracé l'ex-voie de desserte orientale (VDO), se caractérise précisément par son fort potentiel de développement que la nouvelle gare SNCF a vocation à accompagner ainsi que démontré par l'analyse socio-économique du projet. La dynamique de développement se concrétise par le lancement de plusieurs ZAC à proximité immédiate, au premier rang desquelles figure la ZAC Marne Europe. Cette dernière engendrera une profonde mutation du secteur grâce à une programmation alliant logements, activités, emplois. Les perspectives d'évolution sont rappelées dans l'analyse stratégique (pièce G – Dossier d'évaluation socio-économique §1.5)

Cette programmation ambitieuse s'appuie pleinement sur l'amélioration anticipée de la desserte en transport collectif (voir réponse apportée aux observations du §2) pour densifier l'urbanisation autour de la future gare de Bry-Villiers-Champigny. En ce sens, le projet de gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny concourt à la réussite du projet urbain en renforçant l'accessibilité du futur quartier Marne Europe.

La desserte de la nouvelle gare par les transports en commun est un enjeu fondamental pris en compte par l'ensemble des acteurs concernés. SNCF Réseau, la Société du Grand Paris, le CD94 et Île-de-France Mobilités ainsi que les communes et les aménageurs ont affirmé leur volonté de favoriser le recours aux transports en commun pour accéder à la gare et chacun agit dans son domaine de compétence. La desserte du pôle gare s'appuie en particulier sur le projet ALTIVAL visant à la création d'un site propre pour les bus, porté par le Conseil Départemental du Val-de Marne et sur le projet de création d'une gare routière porté par IdF Mobilités. Toutefois, il convient de préciser qu'il relèvera d'Ile-de-France mobilités de définir précisément l'offre de services / lignes de bus qui desserviront le pôle.

S'agissant plus spécifiquement du projet de création de la gare SNCF, un travail approfondi a été fait pour favoriser l'intermodalité : sa conception renforce la cohérence avec les projets d'accessibilité multimodale des aménageurs et autres maîtres d'ouvrage ; sa réorientation au sud du bâtiment voyageurs SNCF et la création d'un large parvis répondent ainsi à cette exigence et améliorent l'accès à la gare par l'ensemble des modes de transports :

- les cheminements entre les futures stations ALTIVAL et la gare sont améliorés et les conflits d'usage sont évités ;
- les espaces libérés permettent le développement de services dédiés aux vélos. L'accès vélo au pôle sera quant à lui géré par la reconfiguration des voiries (principalement RD10) induit par les aménagements d'Altival et des ZAC ;
- les accès piétons sont facilités. L'accès piéton principal sera réalisé par le parvis. L'accès depuis les Simonettes Sud se fera via les parvis créé dans le cadre de la ZAC Marne Europe, tandis que l'accès depuis la rue des Hauts Bonne Eau se fera via la gare du Grand Paris Express.
-

La stratégie de **l'offre de stationnement** sur le secteur résulte de la stratégie de développement de l'offre de desserte par les transports publics et des orientations données par les aménageurs.

Il relève notamment de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France, IdF Mobilités, de définir l'opportunité de la création d'un parc relai de rabattement vers les transports publics. A ce titre, Île-de-France Mobilités rappelle, dans son courrier du 30 janvier 2018 à SNCF Réseau (Pièce H3 – Avis du CGI et mémoire du maître d'ouvrage en réponse à l'avis du CGI), que c'est dans le cadre des comités de pôle que sont traitées les conditions d'intégration des gares dans leur environnement urbain afin d'assurer la meilleure intermodalité possible avec le réseau de transport en commun. En particulier, les études du comité de pôle intègre dans leur étude le principe de dépose-minute comme celui des aires dévolues au co-voiturage.

Pour chaque pôle du réseau du Grand Paris Express, une étude a été lancée pour définir un programme d'actions à mener sur les espaces publics autour de la gare.

Concernant la gare de Bry-Villiers-Champigny, ce comité est piloté par le Département du Val-de-Marne et rassemble la DRIEA, la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités, la Société du Grand Paris, la SNCF, les opérateurs de bus, EPAMarne, ainsi que les collectivités locales (communes, EPT). A ce stade, les études du comité de pôle n'envisagent pas de parking de rabattement spécifique car l'objectif est de mutualiser le stationnement de rabattement avec les parkings

commerciaux situés à proximité en particulier celui de Bricorama. Cette approche permettant de limiter l'occupation de l'espace public par les voitures tout en assurant le fonctionnement du site et la vie locale.
Enfin, Île-de-France Mobilités précise que le parc relai est une réponse adaptée pour offrir une alternative de trajet aux utilisateurs de la voiture particulière lorsque l'offre de rabattement en bus est limitée. Or, compte-tenu de l'objectif partagé de l'ensemble des partenaires de développer la desserte du territoire par le réseau de bus, la création d'un tel équipement ne se justifie pas selon l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités.
Dans ce même courrier, IdF Mobilités précise que les évolutions d'offre de bus étudiées pour desservir la future gare de Bry-Villiers-Champigny sont identiques que la gare soit desservie par la seule ligne 15 Sud ou que la correspondance avec les lignes E et P soit assurée. Ainsi, dans l'hypothèse d'une **situation transitoire,** l'offre bus sera sensiblement la même qu'en situation cible.

c) Appréciation de la commission d'enquête

La commission confirme que la localisation de la gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny ne peut être remise en question, car elle résulte de la volonté d'assurer une correspondance entre la future ligne 15 du Grand Paris Express et l'actuelle ligne E du RER, qui ne peut se réaliser que sur le site retenu, sur lequel la gare du GPE a été positionnée et est d'ailleurs en cours de construction ; en outre, elle observe que la disponibilité de friches et emprises mutables dans le secteur à proximité de la gare permettra l'aménagement de quartiers nouveaux, et donc l'évolution des conditions d'occupation aujourd'hui constatées.
La commission note que l'impératif d'une bonne desserte de la gare par les transports en commun, notamment via le projet Altival, ainsi que par les modes doux, est affirmé par SNCF-Réseau, en liaison avec les autres acteurs publics concernés.
Au sujet des parcs de stationnement, la commission fait les constats suivants :
- ce n'est pas de la responsabilité de SNCF-Réseau d'assurer le stationnement de rabattement par les véhicules individuels,
- cette problématique est commune aux deux gares GPE et SNCF,
- une démarche de comité de pôle (dont fait partie SNCF-Réseau) est en cours qui traitera de l'accessibilité multimodale : un parc spécifique de rabattement n'est pas envisagé par IDF-Mobilités, mais est exprimé l'objectif de mutualiser l'offre en stationnement qui accompagnera les développements urbains à proximité de la gare.
La commission considère que les arguments de SNCF-Réseau sont recevables et pertinents. En revanche, le risque de "stationnement sauvage" dans les quartiers existants voisins n'est pas évoqué dans la réponse. Ce problème relève de l'exercice du pouvoir de police du maire en matière de voirie.
Enfin, la commission considère qu'une aire de dépose-minute est indispensable, à prendre en compte dans le cadre du comité de pôle.
La commission relève l'intention globale affirmée de favoriser les déplacements des cyclistes et des piétons, et constate qu'il a été répondu à l'interrogation sur la desserte de la gare ligne 15 pendant la période transitoire liée au décalage entre les livraisons des 2 gares.

Thème 3. – Aspects fonciers

a) Rappel synthétique des observations du public

Les observations relevant de ce thème ont porté sur l'emprise des travaux projetés, l'ampleur des expropriations, la question des indemnisations et des demandes de rachat des biens.

b) Réponse de SNCF-Réseau

Le plan général des travaux fait figurer une bande d'enquête préalable d'utilité publique relativement large qui inclut l'ensemble des secteurs potentiellement concernés par des travaux. Le secteur des Bas-Bonne-Eau est effectivement

inclus dans cette bande mais ne devrait être concerné que très marginalement par des travaux liés au système d'assainissement. Les accès seront en tout état de cause maintenus pour les riverains.
La troisième voie sera située en surface, à une altimétrie similaire aux voies existantes et débutera au niveau de la passerelle piétonne située à l'est de la gare des Boullereaux – Champigny (voir Pièce C – Notice Explicative, § 3.2.3). Le maitre d'ouvrage apporte une précision supplémentaire : le début de la 3ème voie sera situé à quelques dizaines de mètres à l'est de la passerelle piétonne. Cette configuration est par ailleurs bien prise en compte dans l'ensemble des études environnementales et notamment acoustiques.
SNCF Réseau tient à rappeler que l'ensemble de la conception du projet a eu pour objectif d'éviter (alternative à la solution 4 voies) puis de réduire les besoins fonciers pour la réalisation du projet. Ainsi, les expropriations potentiellement nécessaires ont diminué de manière continue depuis les premières études.
Un travail d'optimisation approfondi a eu lieu depuis la concertation, tant sur le tracé et que sur la position des quais, tout en intégrant l'ensemble des contraintes du site. En particulier, des simulations dynamiques de flux voyageurs (études permettant de dimensionner les espaces voyageurs en gare), plus poussées, réalisées dans le cadre des études préalables à l'enquête publique ont conduit le maître d'ouvrage SNCF Réseau à estimer que le besoin de surface utile dévolue aux circulations des voyageurs était moindre au niveau de l'extrémité des quais qu'au niveau des trémies d'accès au souterrain de correspondance par exemple.
Dès lors, le maître d'ouvrage a arrêté une réduction de la largeur du quai latéral, dans sa partie la plus à l'ouest, à 6 mètres (au lieu des 10 mètres prévus initialement), diminuant sensiblement leur impact foncier vis-à-vis du bâti proche du quartier des Simonettes Sud à Champigny-sur-Marne. De même, un travail d'optimisation a été réalisé avec le quai central où l'objectif a été de maintenir un accès carrossable aux riverains de la rue des Hauts Bonne Eau.
L'enquête parcellaire, qui constitue l'étape clé dans la détermination des besoins fonciers, est prévue en 2019, postérieurement à la déclaration d'utilité publique (voir Pièce A – Objet de l'enquête publique, informations juridiques et administratives, §4.1.1). Elle permettra de déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet déclaré d'utilité publique et d'identifier leurs propriétaires. Conduite sous la responsabilité du préfet de département, elle donne lieu à une enquête publique spécifique qui permet à toutes les personnes concernées de consulter un dossier déposé en mairie et de faire connaître leur situation foncière (servitudes, locataires...) auprès d'un commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif.
Toutefois, afin de répondre aux préoccupations exprimées et pour préparer au mieux cette étape, le maitre d'ouvrage s'engage à revenir à nouveau vers les riverains des Simonettes en décembre 2018 pour présenter les parcelles qui seraient concernées de manière certaine et le calendrier associé, dans la continuité des échanges de février 2018. Cela nécessite au préalable d'achever les études techniques d'avant-projet actuellement en cours et de stabiliser les méthodes travaux (voir également réponse §3).
Le périmètre d'expropriation et d'indemnisation concernera les parcelles nécessaires aux travaux et les biens pour lesquels il existera un préjudice avéré et une absolue nécessité au regard des nuisances occasionnées. Il est à noter que SNCF Réseau prévoit d'ores et déjà des dispositifs visant à compenser les effets négatifs du projet (réalisation d'écrans acoustiques le long des Simonettes Sud en début des travaux).
Le maître d'ouvrage privilégiera systématiquement la recherche d'accords amiables avec les propriétaires pour la détermination des indemnités. Les indemnités seront calculées de manière à couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain. Dans l'hypothèse d'un désaccord, le juge de l'expropriation pourra être saisi tant par le maître d'ouvrage que par les propriétaires qui pourront faire valoir leurs droits (voir Pièce A – Objet de l'enquête publique, informations juridiques et administratives, §4.1). Les montants des indemnités seront alors fixés par le juge de l'expropriation.

c) Appréciation de la commission d'enquête

Les précisions sollicitées sur la localisation de la 3ème voie et sur les parcelles directement impactées par l'opération ont fait l'objet de réponses de la part du maitre d'ouvrage ; les réponses ainsi apportées devraient être en mesure de rassurer les intervenants.
La commission note la volonté de limiter autant que possible les expropriations au fil des études de définition du projet ; elle relève avec satisfaction que SNCF-Réseau ***s'engage*** *à confirmer aux habitants concernés les*

parcelles nécessaires à son projet et le calendrier de maitrise foncière, en décembre 2018 ; cet engagement, qui permettra aux riverains d'être informés de manière définitive sur le devenir de leur bien, et d'envisager le cas échéant une évolution de celui-ci (conduite de travaux par exemple), apparaît tout à fait opportun .
A propos de l'enquête parcellaire qui est prévue en 2019, la commission précise que dans le cas d'une enquête parcellaire non couplée à une DUP, c'est le préfet qui désigne le commissaire-enquêteur (et non le président du Tribunal administratif).
Enfin, elle prend note des mesures de compensations envisagées, pour les propriétés susceptibles d'être exposées à des nuisances, et de la volonté affirmée de privilégier la recherche d'accords amiables.

Thème 4. – Nuisances sonores, paysagères et autres

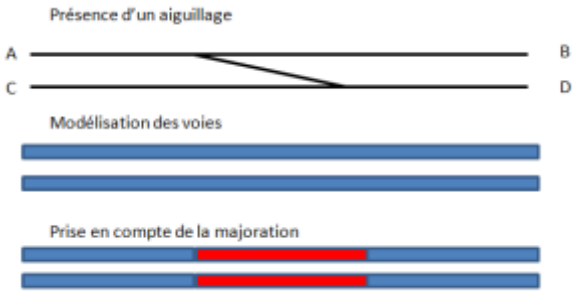
a) Rappel synthétique des observations du public

Beaucoup d'observations sur les nuisances dues à la 3ème voie, essentiellement pour les riverains des "Simonette"» qui souhaitent des protections phoniques. Cette demande a également été évoquée pour remédier aux nuisances sonores qui découleraient de la création d'aiguillage entre les gares des Boullereaux et Villiers.
Les vibrations ont également fait l'objet de quelques observations
Plusieurs riverains se sont inquiétés quant aux nuisances paysagères causées par la hauteur des murs de soutènement craignant que ces derniers impactent la luminosité intérieure de leur maison, et dégradent leur environnement. D'une façon générale, ils souhaitent une végétalisation des rives et des murs.

b) Réponse de SNCF-Réseau

Concernant les nuisances acoustiques et conformément à la réglementation en vigueur, le maître d'ouvrage rappelle que le projet a fait l'objet d'une étude acoustique de façon à garantir le respect des exigences de limitation des nuisances sonores pour les opérations de modification des infrastructures existantes. Les résultats de cette modélisation sont présentés dans l'étude d'impact (voir Pièce F.5 – Etude d'impact / Impacts et Mesures, §1.8.1) et montrent des niveaux de bruit globalement maîtrisés. Cela résulte du constat que le projet ne prévoit pas, ni n'engendre, de nouvelles circulations ferroviaires, mais uniquement un arrêt nouveau des trains qui circulent aujourd'hui sur les voies existantes.

Le maître d'ouvrage confirme que les aiguillages sont bien pris en compte dans la modélisation de l'infrastructure projetée. Concrètement, pour tenir compte du surplus de bruit lié à la présence de l'aiguillage, on applique une majoration de 3 dB(A) à la portion de voies concernées par de nouveaux aiguillages. Cette pénalité correspond à l'augmentation de bruit équivalente à des rails courts. L'expérience montre qu'il s'agit d'une approche pessimiste de la réalité.



Les annonces sonores en gare n'étant pas prises en compte dans le modèle de simulation acoustique. Aussi, des mesures de réduction des nuisances à la source sur les dispositifs d'annonces sonores sont prévues. On peut citer le positionnement des haut-parleurs, la qualité du matériel, les réglages en fonction du bruit ambiant avec, par exemple, la mise en place de dispositifs de réduction à la source en diffusant au mieux les ondes sonores (zonage des quais et détection automatique des voyageurs).

Conscient de l'enjeu de cette nuisance pour les riverains de la gare et en particulier le quartier des Simonettes à Champigny-sur-Marne, le maître d'ouvrage prévoit en conséquence un programme de protection acoustique complémentaire qui va au-delà de la stricte application de la réglementation, pour protéger les riverains du quartier des Simonettes situés à moins de 100 m des futurs quais SNCF :

- Au Sud, un écran acoustique sera réalisé le long des pavillons compte tenu de la configuration topographique et de la proximité au quai latéral ;
- Au Nord, des protections de façade seront installées pour traiter les dépassements de seuils réglementaires et seront complétées par une palissade paysagère, qui aura également un effet acoustique. Le mur de soutènement fera par ailleurs obstacle à une partie importante des ondes sonores provenant des circulations sur la troisième voie.

Comme rappelé dans le dossier d'enquête (voir Pièce F.5 – Etude d'impact / Impacts et Mesures, §1.8.1) le maître d'ouvrage s'est engagé à conduire une campagne de mesures sur site une fois le projet réalisé. Ceci permettra de confronter les niveaux réels de bruit aux objectifs fixés par la réglementation et de mettre en œuvre les mesures de protection adaptées en cas de dépassement avéré.

Des mesures d'accompagnement sont proposées pour améliorer l'insertion paysagère du projet en particulier pour habiller la transition entre la rue et les murs de soutènements délimitant les voies ferrées (voir Pièce F.5 – Etude d'impact / Impacts et Mesures, §1.9). Il sera privilégier la reconstitution des plantations existantes de type arbustives basses ou lorsque le foncier disponible le permettra, des arbres-tiges pour apporter de la verticalité et limiter la vue des riverains sur les voies. Par exemple, le long du chemin des Boutareines à Villiers-sur-Marne au niveau du collège Pierre et Marie Curie, le talus ferroviaire sera remplacé par un mur de soutènement. On pourrait imaginer un traitement architectural soigné avec une fresque mural colorée, une mise en lumière chaleureuse et rassurante ou un accompagnement végétal qui peut passer par la plantation de grimpantes à faible développement. Elles pourront être améliorées dans le cadre des concertations avec les communes que le maitre d'ouvrage s'engage à mettre en place pendant les phases ultérieures du projet.

Concernant les mesures de réduction des vibrations, le projet prévoit de mettre en œuvre des dispositifs anti-vibratiles lors de la pose de voie. Pour évaluer les dégâts qui pourraient être occasionnés par les travaux, le maître d'ouvrage s'engage à requérir un référé préventif à sa propre initiative, c'est-à-dire un état des lieux avant et après travaux mené par un expert judiciaire, sur toute la zone d'influence des travaux qui comprend a minima la première rangée de bâti située au nord de la 3ème voie ainsi que les habitations situées au nord de la rue Georges Wilson dans le quartier des simonettes sud. Il s'agit de disposer de preuves dont les parties pourront se prévaloir en cas de besoin. Si un dommage sur un bâtiment se produit pendant les travaux de SNCF Réseau, une constatation partagée est effectuée. A partir de cette constatation, une recherche de causalité est menée afin de déterminer si la responsabilité de SNCF Réseau est bien engagée. Si tel est le cas, SNCF Réseau est dans l'obligation d'indemniser les riverains.

Concernant les risques sanitaires dans le secteur gare, la configuration du site enserrée au Nord par un mur de soutènement et au sud par un écran acoustique permet de limiter, par effet barrière, la dispersion de particules fines vers les riverains des Simonettes. Par ailleurs, le projet étant « à l'air libre », l'enjeu lié à la remise en suspension des particules est très limité.

Concernant les cheminements, la circulation douce entre Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne sous l'ouvrage supportant le boulevard urbain Jean Monnet (RD10) disparaitra dans sa forme actuelle mais sera rétablie au niveau du boulevard Jean-Monnet dans le cadre du projet urbain porté par la ville de Villiers-sur-Marne et son aménageur l'EPAMarne.

c) Appréciation de la commission d'enquête

Nuisances acoustiques et aiguillage

La commission constate que l'étude d'impact a pris en compte dans ses modélisations :

- la circulation ferroviaire pour laquelle le projet ne prévoit pas d'augmentation de circulations ferroviaires mais simplement un nouvel arrêt des trains en circulation actuellement ce qui, n'entrainerait pas d'augmentation du niveau sonore,

- les aiguillages, pour lesquels le surplus de bruit lié à leur présence a fait l'objet d'une majoration dans les modélisations.

En revanche, elle constate que les annonces en gares génératrices d'un surcroit de nuisances sonores, n'ont pas été prises en compte.

Elle constate que ces nuisances sonores, bien qu'appréhendées, évaluées et chiffrées dans les modélisations, sont malgré tout prégnantes et nécessitent une attention particulière.

La commission considère que les dispositifs annoncés pour remédier à ces nuisances semblent de nature à minimiser les conséquences redoutées par les riverains.

Elle relève l'intérêt des actions qui seront effectuées par le maitre d'ouvrage à savoir, dans le quartier des Simonettes :

- au Sud, la réalisation d'un écran acoustique le long des pavillons compte tenu de la configuration et de la proximité du quai latéral,

- au Nord, la mise en place de protections de façades pour supprimer les dépassements de seuil réglementaires.

*Par ailleurs, la commission attache une grande importance à ce que les **engagements** pris par le maitre d'ouvrage de conduire une campagne de mesures sur site une fois le projet réalisé, afin de mettre en œuvre les mesures de protection adaptées en cas de dépassement avéré soient respectés.*

Les nuisances paysagères

Dans un premier temps, la végétalisation des murs de soutènement et la plantation d'arbustes le long des voies sont les seules mesures envisagées.

*La commission relève l'**engagement** du maître d'ouvrage de participer à une concertation avec les communes pendant les phases ultérieures afin de définir un projet architectural plus complet et plus soigné*

Nuisances dues aux vibrations

Le projet prévoit de mettre en œuvre des dispositifs anti-vibratiles lors de la pose des voies.

*La commission accueille avec intérêt l'**engagement** pris par le MO de requérir, à sa propre initiative, un référé préventif sur toute la zone d'influence des travaux qui comprend a minima la première rangée de bâti situé au Nord de la 3ème voie ainsi que les habitations situées au Nord de rue Georges Wilson dans le quartier des Simonettes .*

Risques sanitaires et cheminements

La commission considère que les commentaires apportés à ces observations sont recevables.

Thème 5. – Déroulement du chantier

a) Rappel synthétique des observations du public

Ont été évoquées :

- La mutualisation des emprises de chantier et l'optimisation de l'organisation des différents chantiersen cours
- Les nuisances sonores principalement dues à l'installation de la 3ème voie, l'édification des murs de soutènement et le passage des camions des chantiers
- La pollution et les risques sanitaires, notamment avec la butte de l'ancien golf de Villiers
- L'accessibilité des rues pendant les travaux, particulièrement dans la rue des Hauts Bonne-Eau
- La protection des riverains et les mesures compensatoires

b) Réponse de SNCF-Réseau

En préambule, SNCF Réseau rappelle la forte coordination entre les travaux prévus sur le secteur. Cela se traduit par une étroite collaboration dès la conception entre les maitres d'ouvrage concernés, que ce soit à l'échelle de l'ensemble du secteur sous l'égide de l'EPAMARNE ou à l'échelle de projets. L'aire d'étude fait l'objet dans les années à venir de nombreuses opérations (Bassin de rétention du Ru de la Lande, Ligne 15 Sud – gare GPE et installation terminale embranchée –, ZAC Marne Europe, ZAC Boutareines, Altival etc.) qui rendent impérative cette coordination, compte tenu notamment de la faible disponibilité de zones de travaux.

Les travaux d'aménagement du projet de gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny et de ses infrastructures dont la durée est estimée approximativement à 4 ans, comportent 4 grandes phases, qui se superposent partiellement :

- la première concerne les travaux préparatoires de défrichement, de fouilles archéologiques, de démolition et de déviation des réseaux souterrains. Cette phase débuterait à partir de mi-2021.
- la deuxième concerne les travaux de génie civil dont la création des quais, du souterrain et des ouvrages d'art (Pont-rail) et les travaux des murs de soutènement des voies ferrées. Cette phase débuterait à partir de 2022. è
- la troisième concerne les travaux d'infrastructure ferroviaire dont la création de la 3ème voie au droit de la gare de Bry-Villiers-Champigny et du tiroir d'arrière gare à Villiers et des divers équipements ferroviaires de signalisation, caténaires et poste d'aiguillage. Cette phase pourrait débuter à partir de 2023.
- la dernière concerne les travaux d'aménagement de la gare. Cette phase est prévue s'achever à l'horizon 2025.

La plus grande partie des travaux sera réalisée de jour, notamment :

- la préfabrication des ouvrages : quais, bâtiment voyageur pont, quais, pont-route de l'avenue de Gaumont,
- les travaux de terrassement du talus ferroviaire de la Rue des Hauts Bonne Eau et de voies hors zones proches des voies exploitées.

La continuité du fonctionnement du RER E et de la Ligne P revêt un aspect crucial compte tenu de ses implications économiques et sociales. Le maintien des circulations ferroviaires est donc une priorité pour le maître d'ouvrage. Ainsi, certains travaux sur les infrastructures ferroviaires ou à leur proximité directe devront avoir lieu de nuit (passage souterrain sous les voies ferrées, le raccordement des nouveaux aiguillages, ouvrages d'art). Ces travaux de nuit sont limités au strict nécessaire.

Une partie de ces travaux peut générer des nuisances sonores. D'une manière générale le maître d'ouvrage tâche de prévoir les dispositions adaptées pour réduire le bruit à l'occasion de ses travaux :

- Limiter au maximum les émissions de bruit à la source par l'utilisation de matériels conformes aux normes en vigueur et par la mise en place de dispositions d'atténuation lorsque cela est possible et techniquement pertinent (ex : engins insonorisés ou engins électriques, bâches ou clôtures acoustiques dans des secteurs à fort enjeux)
- Réaliser ces travaux, autant que possible, de jour pour limiter la gêne pour le public, dans le respect des arrêtés préfectoraux et municipaux relatifs à la lutte contre le bruit.

SNCF Réseau veille au travers de ses marchés de conception puis, le cas échéant, de ses marchés de travaux, à ce que l'approche acoustique soit menée selon le contexte réglementaire relatif aux bruits de chantier et issu de la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. De manière générale, les entreprises devront mettre en œuvre le maximum de précautions afin de respecter la tranquillité du voisinage. Elles rédigeront des dossiers Bruit de chantier qui seront déposés par SNCF Réseau dans les mairies et la Préfecture du Val-de-Marne, un mois avant le démarrage des travaux. Ils présenteront les dispositions envisagées en vue de réduire les nuisances sonores des travaux :

- l'utilisation d'engins et de matériels conformes aux normes en vigueur sur le bruit et disposant de certificats de contrôle ;
- le choix de l'implantation des équipements sur le site des travaux ;
- l'adaptation des matériels et mode opératoire des travaux ;

- autres dispositions de lutte contre le bruit de chantier à la source : limitation de la vitesse de circulation des engins de chantiers sur les pistes, capotage de matériels bruyants, etc.

Par ailleurs, SNCF Réseau s'engage à mettre en place un Comité de suivi pendant la phase de travaux pour permettre une remontée d'information au maître d'ouvrage sur le bon déroulement des travaux et prendre des mesures palliatives immédiates. Une attention particulière sera donnée au travail d'information des riverains en amont et pendant les travaux.

La création et mise en place d'une troisième voie ferrée et des quais va nécessiter des terrassements de la zone, toutefois globalement limités par rapport aux travaux en cours dans le secteur. A ce stade des études, la solution d'un transport de matériaux mixte par voie routière et ferroviaire est privilégiée. Les circulations ferroviaires engendrées spécifiquement par le projet seront en tout état de cause marginale par rapport aux circulations existantes, ce qui écarte la réalisation d'écran acoustiques dédiés sur la grande ceinture. Plus généralement, lors des transports de matériaux, des itinéraires de chantier seront définis en concertation avec les services de voirie et de police. De plus, l'organisation des circulations dans les différentes phases de chantier et les aménagements spécifiques à mettre en œuvre seront étudiés et mise au point avec les intervenants concernés avant le démarrage des travaux. L'organisation des travaux sera ainsi définie par tranches successives en fonction des impératifs de circulation.

Afin de limiter la gêne durant les travaux, il est également primordial de réduire les perturbations des circulations routières des routes et des cheminements piétonniers au strict nécessaire pour les travaux de la 3ème voie, notamment au niveau de la rue des Hauts Bonne Eau et du tiroir d'arrière gare rue Louis Clozel à Villiers-sur-Marne. L'accessibilité de ces rues, bien qu'adaptée temporairement, sera maintenue pour les riverains. Le maintien d'une zone de retournement pour les voitures et camions à l'extrémité Est de la rue des Hauts Bonne Eau sera assuré.

Afin de réaliser les travaux, SNCF Réseau pourrait être amené à négocier des conventions d'occupation temporaire de domaine public ou privé. Ces conventions prévoiront la restitution des emprises, leur remise en état à l'identique après travaux et l'indemnisation des dommages éventuels (mesure compensatoires).

Enfin, SNCF Réseau limitera dans la mesure possible les interventions en zones sensibles qui seront définies précisément lors des investigations géotechniques et du diagnostic de pollution des sols actuellement en cours (définition des zones d'installation de chantier notamment). Les modalités d'intervention seront adaptées en conséquence afin d'éviter tout risque sanitaire. Il est à noter que l'aire d'étude fait l'objet dans les années à venir de nombreuses opérations (Bassin de rétention du Ru de la Lande, Ligne 15 Sud – gare GPE et installation terminale embranchée –, ZAC Marne Europe, ZAC Boutareines, etc.) qui rendent complexe la disponibilité de zones de chantier et la gestion des circulations liées aux travaux.

c) Appréciation de la commission d'enquête

Mutualisation des chantiers et organisation des travaux

La commission constate que le maitre d'ouvrage affiche sa volonté de travailler en étroite collaboration avec les différents acteurs du projet afin de coordonner leurs actions pour limiter la prolifération des emprises de chantier.

Les détails fournis dans le mémoire en réponse sur la chronologie des différentes phases de travaux montrent la volonté du maitre d'ouvrage d'utiliser au mieux les zones de travaux.

Elle constate que le maitre d'ouvrage précise que la plus grande partie des travaux sera réalisée de jour ce qui répond aux attentes des riverains.

La commission considère que toutes ces dispositions concourent à une organisation maitrisée et raisonnée des travaux, respectant, autant que faire se peut, l'environnement des riverains et l'utilisation des emprises de chantiers.

Nuisances sonores

Les nuisances sonores sont inévitables dans la réalisation de travaux, c'est pourquoi le maitre d'ouvrage prévoit des dispositifs adaptés pour réduire le bruit occasionné, utilisation de matériel adapté conforme aux normes en vigueur, dispositifs de lutte contre le bruit à la source (limitation de la vitesse de circulation des engins, capotage du matériel bruyant..)
*La commission considère que toutes les mesures énoncées visent à appréhender et réduire au maximum les nuisances et prend note de l'**engagement** pris par le MO de mettre en place un comité de suivi pendant les travaux permettant une remontée d'information sur le déroulement et de prendre des mesures palliatives immédiates le cas échéant.*

Pollution
Une seule observation a été émise quant au risque que présenterait la butte de l'ancien golf de Villiers ; ce site, bordé par une ancienne zone d'activité classée BASIAS, subirait une forte pression anthropique, présenterait un risque de submersion en cas de fortes pluies ; la qualité de l'air environnant présenterait une forte concentration de benzène.
Le mémoire en réponse fait état d'investigations géotechniques et du diagnostic de pollution des sols actuellement en cours, celles-ci permettant notamment de définir les zones d'installation du chantier.
La commission retient que les modalités d'intervention seront adaptées en fonction des résultats de ces diagnostic afin d'éviter tout risque sanitaire

Accessibilité routière
En plus des difficultés de circulation évoquées en raison des travaux sur les ponts, l'accent a été mis sur la rue des Hauts Bonne-Eau, voie sans issue.
La réponse du maitre d'ouvrage fait apparaitre les dispositions qui seront prises pour le transport des matériaux nécessaires aux travaux ; les voies routières et ferroviaires ayant été privilégiées.
La commission apprécie que, s'agissant plus particulièrement de la rue des Hauts Bonne-Eau l'accessibilité en sera maintenue et une zone de retournement à l'extrémité Est de la rue des Hauts Bonne Eau sera assurée.
Pour ce qui est de la rue Louis Clozel, compte tenu de l'exiguïté de la rue (qui ne pourra qu'empirer après les travaux) la commission s'interroge sur l'accessibilité des riverains à leur domicile durant la phase travaux même si une adaptation temporaire est mise en place comme le précise la réponse du maitre d'ouvrage .

Mesures compensatoires
Dans sa réponse aux inquiétudes mises à jour par les riverains quant aux dommages éventuels causés par les travaux durant le chantier, il est envisagé la négociation de conventions d'occupation temporaire qui après travaux restitueraient les emprises, les remettraient en état à l'identique avec indemnisations des dommages éventuels.
La commission adhère à cette proposition, mais fait remarquer que si celle-ci peut satisfaire certains cas, elle peut ne pas répondre à des cas isolés de pertes de jouissances que peuvent subir les riverains durant la phase travaux.

Thème 6. – Socio-économie du projet et système de transport

6.1 Relation entre ce projet de gare et le contexte environnant

a) Rappel synthétique des observations du public :
Cette relation est considérée soit négativement (lieux insuffisamment peuplés), soit positivement (importantes perspectives de développement, ZAC)

b) Réponse de SNCF-Réseau

Comme souligné dans la pièce F3 – Description des solutions de substitution, plusieurs facteurs sont à l'origine de la genèse du projet : tout d'abord le constat de l'étroitesse des voiries d'accès à la gare SNCF existante de Villiers centre et les niveaux de congestion élevé observé rendant impossible la réalisation d'un site propre ; de l'autre, la disponibilité de

réserves foncières faisant l'objet de perspectives de développement identifiés dans le Contrat d'Intérêt National de la Voie de Desserte Orientale et d'ores et déjà initiées (ZAC Marne Europe, Concours Inventons la Métropole – Les Balcons sur Paris). C'est ce double constat qui a conduit l'implantation de la gare Bry-Villiers-Champigny sur la ligne 15 Sud.

Le projet de gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny permet (i) l'accès de l'est du 94 et du 77 au Grand Paris par l'interconnexion avec le RER E et la ligne P (ii) de répondre à un besoin de mobilité futur du quartier de gare.

c) Appréciation de la commission d'enquête

La commission estime qu'en effet, la localisation de cette gare est à considérer moins par rapport à l'urbanisation actuelle que par rapport aux perspectives et potentialités du système de transport (correspondance avec la ligne 15 dont la gare BVC est en construction et celle avec Altival) et celles du développement économique et urbain permis par la mutabilité des espaces voisin de la gare).

6.2 Place de cette gare dans le réseau de transport et qualité de service que procurera le réseau de transport

a) Rappel synthétique des observations du public :

Un reproche : le temps supplémentaire sur le RER E pour cause d'un arrêt supplémentaire.
Des interrogations : le terminus à Villiers, l'électrification de la ligne Paris-Troyes.
Des demandes précises : garantir le schéma directeur Paris-Est, confirmer qu'il n'y aura pas de trafic de trains supplémentaires, maintenir la desserte actuelle de la gare des Boullereaux, un calendrier au plus tôt.
Un retour sur l'hypothèse ancienne d'une interconnexion à la gare actuelle de Villiers-Le Plessis-Trévise.

b) Réponse de SNCF-Réseau

La pièce G – Dossier d'évaluation socio-économique du projet met en balance deux effets hétérogènes pour les usagers des transports en commun du fait du projet. Alors que certains bénéficient de gains de temps grâce aux nouvelles correspondances possibles, d'autres subissent les pertes de temps liées à l'arrêt supplémentaire en gare de Bry-Villiers-Champigny. Bien consciente de ces enjeux, IdF Mobilités, autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France, a fixé des objectifs de performance à SNCF Réseau en limitant la perte de temps de parcours entre 2 et 3 min pour les RER E et entre 3 et 4 min pour la Ligne P.

Globalement, les prévisions de trafics voyageurs et le bilan socio-économique associé montrent que les gains de temps permis par le projet prévalent sur les pertes de temps des anciens usagers (dont font partie les usagers subissant l'arrêt supplémentaire).

Concernant le terminus existant de Villiers, il n'a pas été question, jusqu'à présent, de reporter les missions Villiers du RER E vers la nouvelle gare de Bry-Villiers-Champigny. Au contraire, les orientations d'IdF Mobilités tendent vers un prolongement des missions Villiers du RER E vers Roissy-en-Brie (projet RER E Est +) de façon à permettre entre autres :

- Une meilleure répartition des voyageurs entre les trains du RER E afin de décharger les trains au départ de Tournan-en-Brie ;
- Le doublement de la fréquence de desserte d'Emerainville-Pontault-Combault et de Roissy-en-Brie avec 8 trains/h en heure de pointe et 4 trains/h en heure creuse.

L'électrification de ligne Gretz-Troyes permettra le déploiement du matériel roulant Francilien sur la branche Provins de la ligne P. Plus capacitaire que le matériel existant, cela permettra de répondre au problème de charge importante des trains entre Verneuil l'Etang et Paris. Ce déploiement est une condition nécessaire à l'arrêt des trains de la ligne P provenant de Provins en gare de Bry-Villiers-Champigny, compte tenu des contraintes liées aux hauteurs de quai. Le matériel roulant existant sur les missions Provins (AGC) a un plancher à 59 cm et l'accessibilité PMR aux trains RER E de nouvelle génération nécessite des quais hauts à 92 cm. Cette contrainte étant posée, il convient de rappeler que seule

l'électrification de la section Gretz-Provins est nécessaire pour le déploiement du Francilien. C'est la 1ere phase de l'opération globale dont la mise en service est prévue en 2021 et dont le financement, déjà largement avancé, devrait être bouclé à l'automne 2018.

Concernant le **nombre de circulations ferroviaires** circulant sur les voies du RER E, il convient de rappeler que le projet n'induit pas d'évolution du nombre de circulation. Il reviendra à IdF Mobilités en tant qu'autorité organisation de la mobilité en Ile-de-France, de définir l'offre de transport RER E et des trains de la ligne P. Concernant les InterCités, l'autorité compétente est la Région Grand Est, toutefois, l'hypothèse de dimensionnement donnée par IdF Mobilités ne prévoit pas d'ajout de nouvelles circulations ferroviaires. Seul un arrêt à Bry-Villiers-Champigny de l'ensemble des circulations RER E et Transilien P a été étudiée. Il faut noter que la succession de trains rapides (ligne P, IC) avec des trains omnibus (RER E), et la présence du viaduc de Nogent, véritable goulet d'étranglement avec une seule voie par sens de circulation, ne permettent pas d'envisager d'évolutions notables du trafic ferroviaire.

Dans son courrier du 30 janvier 2018 (voir Pièce H3 – Avis du CGI et mémoire en réponse du MOA), IdF Mobilités précise que la **fréquentation de la gare des Boullereaux Champigny** est moins importante que celle d'autres gares du RER E (Val-de-Fontenay, Bry-Villiers-Champigny et Villiers-sur-Marne notamment) et restera à ce niveau. Elle est desservie par une seule des deux missions du RER E, soit un train tous les quarts d'heure sur l'ensemble de la journée.

Enfin concernant l'hypothèse d'une interconnexion RER E / Ligne 15 Sud en gare SNCF existante de Villiers-sur-Marne, le maître d'ouvrage renvoie à la pièce H3 – Avis du CGI et mémoire en réponse du MOA. En effet, il y est présenté une appréciation des aménagements induits sur le réseau ferré national et du surcoût associé à une hypothèse de positionnement d'une gare d'interconnexion en gare existante de Villiers centre, où la ligne 15 continue de longer le tracé de la ligne E du RER. La SGP quant à elle a répondu sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son courrier du 8 janvier 2018.

c) Appréciation de la commission d'enquête

La commission relève dans la réponse du maître d'ouvrage que :
- les gains de temps prévalent sur les pertes de temps,
- le terminus actuel à Villiers demeurera ou sera reporté plus à l'Est, mais non pas à l'Ouest à la gare BVC,
- c'est uniquement l'électrification du tronçon Gretz – Provins qui est nécessaire pour le déploiement d'un nouveau matériel sur la ligne P ; cette électrification devrait intervenir avant la mise en service de la gare BVC,
- il n'est pas question de réduire la desserte de la gare des Boullereaux.
Elle considère que ces éléments sont à même de lever les craintes émises par le public.

6.3 Le financement de ce projet

a) Rappel synthétique des observations du public :

Quelles sont les conséquences de l'Incertitude relatives aux possibilités de financement ? Des engagements explicites sont demandés.

b) Réponse de SNCF-Réseau

Le maître d'ouvrage précise que le financement des études d'avant-projet et de la procédure d'enquête publique est acquis. Un tour de table des financeurs pour la prochaine phase d'études détaillées (niveau PRO), la réalisation des DCE et de la consultation est d'ores et déjà entamé sous l'égide du Préfet de Région Île-de-France.

c) Appréciation de la commission d'enquête

La commission constate que la réponse du maître d'ouvrage n'est que partielle, ne concernant que les premières phases préliminaires de la réalisation ; mais que le maître d'ouvrage n'est pas en mesure de se prononcer à la

place des financeurs. La commission considère que cela ne remet pas en cause l'objet de la procédure en cours qui porte sur l'utilité publique de ce projet.

6.4 Des solutions éventuelles pour améliorer les possibilités de financement.

a) Rappel synthétique des propositions du public :
- réaliser la 3° voie, mais reporter la construction de la gare SNCF à plus tard ;
- réaliser cette gare et ses voies avant 2025 et repousser la réalisation, de la ligne 15 Est, moins urgente ;
- faire participer davantage de financeurs : SGP, SNCF Mobilité, des collectivités locales ;
- imputer au moins partiellement le coût de la 3° voie au projet RER Est+.

b) Réponse de SNCF-Réseau

La seule raison d'être de la portion de voie nouvelle entre les Boullereaux et Villiers-sur-Marne est de permettre aux trains de desservir la nouvelle gare SNCF / GPE de Bry-Villiers-Champigny sur le principe de l'alternat. Ce fonctionnement « en alternat » suppose de mettre en œuvre un système à 2 voies dans le sens de la pointe :
- 2 voies sont dédiées au sens pair (vers Paris) le matin ;
- 2 voies sont dédiées au sens impair (vers la Province) le soir.

Si l'idée d'échelonner les investissements pour atteindre une meilleure soutenabilité financière est une piste intéressante, la réalisation de la seule 3eme voie n'apporte aucun avantage immédiat et ne répond à aucun des enjeux du projet.

Le maître d'ouvrage confirme que la réalisation du tiroir d'arrière-gare de Villiers-sur-Marne bénéficiera également au projet RER E Est + puisque la portion de voies créée pour réaliser le tiroir constituera une amorce de la 3ème voie ferrée prévue dans le cadre du projet de prolongement à Roissy-en-Brie des missions Villiers du RER E. En l'absence du projet de gare, ces aménagements devront être réalisés par le projet RER E Est +.

Néanmoins, il s'agit d'un investissement indispensable au projet de gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny car il permet d'améliorer le fonctionnement du terminus de Villiers-sur-Marne en particulier pour résorber l'impact lors de situations dégradées. Ainsi, l'estimation du projet de gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny intègre le coût de réalisation du tiroir de retournement à Villiers.

c) Appréciation de la commission d'enquête
La commission relève que le maître d'ouvrage considère qu'un étalement des différents projets pourrait amener à une meilleure soutenabilité financière, mais que cela ne peut concerner que des tranches réellement fonctionnelles, ce qui ne permet pas de dissocier la nouvelle gare de la troisième voie et du tiroir de Villiers.

Thème 7. – Le dossier de déclaration d'utilité publique et le déroulement de l'enquête

a) Rappel synthétique des observations du public
Quelques observations de riverains qui ont déploré :
- un manque de concertation
- un manque d'affichage au niveau de la gare et pas de distribution de plaquettes dans leurs boites à lettres
- un dossier incomplet quant au financement des divers accès à la gare
- la prochaine enquête relative à la ligne RER E est+

b) Réponse de SNCF-Réseau

SNCF Réseau tient à rappeler le processus de concertation mis en place. En sus des 2 ateliers thématiques dont un consacré exclusivement aux riverains des Simonettes et des 2 réunions publiques dans le cadre de la concertation réglementaire L103-2 de l'été 2016, le maître d'ouvrage s'inscrit dans une démarche de concertation continue.

Dès la clôture de la phase de concertation réglementaire, le maître d'ouvrage a rappelé la méthode qu'il entendait mettre en œuvre pour la poursuite du dialogue, à savoir revenir vers le territoire d'ici à l'enquête publique. Un contact régulier avec les associations de riverains s'est opéré depuis, et des rencontres sur site se sont tenues mi-février 2018 avec pour objectifs de rencontrer les riverains immédiats, de les informer des évolutions du projet depuis la concertation (cadre de vie, foncier…) et d'échanger sur les mesures envisagées (accès à la gare, aménagements d'intermodalité, dispositifs anti-bruit, acquisition foncière, etc.).

Des réunions avec les collectivités se sont poursuivies en 2016 et 2017 afin d'échanger sur l'avancement des études de définition du projet, le calendrier et le suivi des annonces présentées dans le bilan de la concertation. Les services de l'Etat ont également été sollicités sur les dossiers réglementaires à réaliser et les autorisations administratives à obtenir au regard des caractéristiques du projet et de ses impacts envisagés.

Concernant les modalités de communication de l'enquête publique, le maître d'ouvrage précise que la rue des Hauts Bonne Eau étant une impasse, le passage devant le panneau cité au début de la rue est systématique pour tous les riverains entrants et sortants de la rue. En outre, un second panneau est présent dans la rue, en face du 13 rue des Hauts Bonne Eau, sur le portail SNCF, à l'endroit même du début de la 3ème voie. Il vient ainsi compléter le panneau cité au niveau de la passerelle (37 rue Eugène Varlin). Ces affichages ont été constatés par huissier de justice (rapport joint à la commission d'enquête, photos N° 49 et N°76).

En outre, ce sont près de 16 600 dépliants qui ont été boités entre le 29 et le 31 mai 2018 dans un rayon de 500 mètres autour des gares des Boullereaux – Champigny et de Villiers-sur-Marne Le Plessis-Trévise, ainsi que tout le long du projet de 3e voie. Le rapport du diffuseur confirme la réalisation de la diffusion dans la rue des Hauts Bonne Eau. Les associations de riverains ont été appelées le 31 mai 2018 pour les informer à nouveau de la tenue de l'enquête publique et des principales modalités de participation.

Un rappel en amont de la tenue de la réunion publique du 14 juin 2018 a par ailleurs été entrepris. 8 500 exemplaires ont été tractés entre le 2 et le 11 juin 2018 (gares des Boullereaux – Champigny, Villiers-sur-Marne Le Plessis-Trévise, Tournan-en-Brie, Paris-Est, marchés de Villiers, de Champigny et de Bry, sur le parking Leclerc et à la Brocante du Parc du Tremblay).

Enfin, des mailings ont été faits, des affiches ont été mises en place chez les commerçants, des annonces via les supports municipaux ont été publiées dans les trois communes concernées.

Concernant les accès à la gare et notamment Altival, le maître d'ouvrage SNCF Réseau précise qu'il ne relève de sa compétence d'en détailler le plan de financement. L'enquête publique du projet ALTIVAL est prévue en 2019 et devrait permettre au maitre d'ouvrage du projet, le conseil départemental du Val-de-Marne, d'apporter des précisions sur le financement et le calendrier de cette opération dont la mise en service est prévue en 2024.

La dissociation des projets de gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny et de prolongement des missions de Villiers à Roissy-en-Brie (RER E Est +) résulte du fait que ces deux projets poursuivent des objectifs différents :

- Le premier consiste à créer un accès au métro automatique du Grand Paris pour les Val-de-marnais et les Seine-et-marnais par l'interconnexion avec le RER E et la ligne P ainsi qu'à répondre à un besoin de mobilité du futur quartier de gare ;
- Le second recherche à mieux équilibrer la charge des trains du RER E entre Tournan-en-Brie et Villiers-sur-Marne.

Les deux projets sont indépendants, même si la cohérence technique globale est assurée. En particulier, dans l'hypothèse où le projet RER E Est + ne se ferait pas, les infrastructures prévues au titre du projet de gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny et en particulier le tiroir d'arrière-gare à Villiers permettent l'exploitabilité des trains.

c) Appréciation de la commission d'enquête

La concertation et les moyens de communication

La commission note que le dossier, dans son fascicule H, présente un bilan détaillé de la concertation qui s'est largement exprimée au travers des différents évènements que rappelle le maitre d'ouvrage dans sa réponse.

S'agissant plus précisément des moyens de communications mis en œuvre, énoncés en détail la commission considère qu'ils ont été largement suffisants pour l'information de la population.

Plan de financement des divers accès à la gare

Le projet Altival est un facteur important dans l'accessibilité à la future gare. La mise en circulation de ce réseau de bus est intimement liée à l'exploitation future du réseau, ce qui est de la responsabilité d'IDF-Mobilités. La commission confirme la réponse du maitre d'ouvrage qu'il n'est pas de la compétence de SNCF-Réseau de détailler le plan de financement du projet Altival.

Le projet sur la ligne RER E Est +

Dans sa réponse le maitre d'ouvrage expose la différence existante entre les deux projets : pour l'un il s'agit de créer la gare BVC pour une interconnexion avec le métro de la ligne 15 du GPE, l'autre a pour objectif l'amélioration de la charge des trains du RER E entre Tournan-en-Brie et Villiers-sur-Marne ; pour le maitre d'ouvrage, ces deux projets sont indépendants dans les objectifs poursuivis.

La commission se rallie à cette interprétation et surtout relève que dans l'hypothèse où le projet RER E Est+ ne se ferait pas, l'intérêt des infrastructures liées au projet de la Gare BVC et notamment le tiroir d'arrière-gare demeure efficient.

Thème 8. – Considérations sur la mobilité, sans rapport direct avec le projet

a) Rappel synthétique des observations du public

Hypothèse d'une gare routière internationale à proximité de la gare BVC

Rénover et agrandir l'actuelle gare de Villiers

b) Réponse de SNCF-Réseau

Les observations concernant le projet Altival et la gare routière internationale ont été soumises au Conseil Départemental du Val-de-Marne, pilote de l'étude de pôle sur la gare de Bry-Villiers-Champigny et maitre d'ouvrage du projet Altival.

Concernant la gare SNCF existante de Villiers-sur-Marne, les études montrent que malgré la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny et le prolongement du terminus de Villiers à Roissy-en-Brie, la tendance à l'horizon 2025 est à une stagnation de la fréquentation.

c) Appréciation de la commission d'enquête

La commission constate que le maître d'ouvrage apporte des éclaircissements sur ces points soulevés par le public mais qui ne concernent pas directement l'objet de l'enquête.

Thème 9. – Observations complémentaires de la commission d'enquête

9.1 Impacts sur la rue Louis Clozel

a) Rappel synthétique de l'observation de la commission

En plus de l'impact du chantier sur l'accès automobile des riverains (Cf. plus haut dans le présent chapitre) la commission s'est interrogée
- sur la prise en compte de l'impact sonore et paysager de l'élargissement de la plateforme ferroviaire vis-à-vis des riverains qui seront situés à moins de 10 m du mur de soutènement de la 3ème voie
- sur l'hypothèse qu'un élargissement de la plateforme ferroviaire vers le Sud soit examiné.

b) Réponse de SNCF-Réseau

Les méthodologies précises de réalisation des travaux sont en cours d'étude. Les travaux relatifs au mur de soutènement devraient durer autour de 4 mois. Ces travaux entraineront des perturbations ponctuelles concernant les places de parkings situées dans la rue Louis Clozel, qui nécessiteront une réponse concertée avec la commune et les riverains concernés. Toutefois, l'accès automobile sera maintenu.

Le maitre d'ouvrage précise que les études acoustiques prennent en compte la proximité de la 3eme voie par rapport au bâti et n'ont pas identifié de dépassement des seuils ou de hausses significatives des niveaux de bruit (voir Pièce F.5 – Etude d'impact / Impacts et Mesures, §1.8.1). La réalisation du mur de soutènement sera accompagnée d'un traitement paysager, développé dans l'étude d'impact et qui pourra faire l'objet d'une concertation spécifique avec la commune et les riverains afin de l'améliorer.

Comme rappelé dans le dossier d'enquête (voir Pièce F.5 – Etude d'impact / Impacts et Mesures, §1.8.1) le maître d'ouvrage s'est engagé à conduire une campagne de mesures sur site une fois le projet réalisé. Ceci permettra de confronter les niveaux réels de bruit aux objectifs fixés par la réglementation et de mettre en œuvre les mesures de protection adaptées en cas de dépassement avéré.

Concernant l'hypothèse d'élargissement de la plateforme ferroviaire vers le Sud au niveau de la Rue Louis Clozel, le maître d'ouvrage indique que le choix d'implantation de la 3eme voie résulte de la présence d'emprises foncières SNCF au Nord des voies, au niveau du Sentier des Marins, ce qui permet de réduire l'impact foncier global sur le secteur. Les contraintes imposées par les normes de tracé ferroviaire ne permettent pas d'envisager une portion de voies de quelques dizaines de mètres au sud au niveau de la rue Maximilien, laquelle deviendrait également soumise à de nouvelles nuisances, puis un décalage au Nord au niveau du Sentier des Marins. Par ailleurs, cette zone ne présente aucun accès routier permettant la réalisation des travaux, ce qui induirait des expropriations significatives.

c) Appréciation de la commission d'enquête

Le sujet du stationnement dans la rue Louis Clozel a déjà été abordé, le maître d'ouvrage confirme que des perturbations ponctuelles seront inévitables (durant les 4 mois de travaux envisagés) et qu'elles nécessiteront une réponse concertée avec la commune. La commission considère que cette concertation est indispensable afin de limiter le plus possible ces inévitables gênes pour les riverains, et note l'engagement du maître d'ouvrage en la matière

S'agissant de l'impact sonore et paysager du mur de soutènement, la commission prend note que l'étude d'impact a bien pris en compte la proximité de la 3ème voie par rapport au bâti existant et n'a pas identifié de hausses significatives des niveaux de bruit.

*La commission relève l'**engagement** pris par le maitre d'ouvrage de conduire une enquête de mesure sur le site, une fois le projet réalisé ; ce qui permettra de mettre en œuvre des mesures de protection adaptées s'il s'avérait un dépassement du seuil de bruit réglementaire.*

Pour ce qui est de l'impact du mur de soutènement sur le paysage, la commission apprécie l'intention du maître d'ouvrage de mettre en place une concertation spécifique avec la commune pour peaufiner le traitement paysager ébauché dans l'étude d'impact.

Enfin s'agissant de l'hypothèse d'élargissement ferroviaire vers le Sud, le maitre d'ouvrage expose les contraintes qui s'opposent à sa concrétisation et les conséquences qui en résulteraient pour les riverains. La commission considère que l'hypothèse a bien été examinée et que les arguments présentés justifient qu'elle ne soit pas retenue.

9.2 Acquisitions foncières, à Champigny (quartiers des Simonettes).

a) Rappel synthétique de l'observation de la commission

A quelle date un calendrier pourra-t-il être annoncé, qui lèvera, au moins partiellement les incertitudes sur celles des parcelles qui devront ou non être nécessairement acquises ?

b) Réponse de SNCF-Réseau

Le maître d'ouvrage rappelle qu'il s'inscrit dans l'approche classique de réaliser l'enquête parcellaire après l'enquête d'utilité publique et une fois que les études de conception détaillée sont achevées afin de permettre une détermination la plus précise possible des besoins fonciers liés au projet. Il a par ailleurs présenté les avancées du projet en février 2018 afin de permettre aux personnes concernées d'appréhender au mieux la question foncière, les modalités administratives et la temporalité associée.
Dans cette philosophie, comme précisé au §3. Observations sur les aspects fonciers, SNCF Réseau tient à rappeler que l'ensemble de la conception du projet a eu pour objectif d'éviter (alternative à la solution 4 voies) puis de réduire les besoins fonciers pour la réalisation du projet. Ainsi, les expropriations potentiellement nécessaires ont diminué de manière continue depuis les premières études.
L'enquête parcellaire, qui constitue l'étape clé dans la détermination des besoins fonciers, est prévue en 2019, postérieurement à la déclaration d'utilité publique (voir Pièce A – Objet de l'enquête publique, informations juridiques et administratives, §4.1.1). Elle permettra de déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet déclaré d'utilité publique et d'identifier leurs propriétaires. Conduite sous la responsabilité du préfet de département, elle donnera lieu à une enquête publique spécifique qui permettra à toutes les personnes concernées de consulter un dossier déposé en mairie et de faire connaître leur situation foncière (servitudes, locataires...) auprès d'un commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif.
Toutefois, afin de répondre aux préoccupations exprimées, le maitre d'ouvrage s'engage à revenir à nouveau vers les riverains des Simonettes en décembre 2018 pour identifier les acquisitions foncières incontournables et celles définitivement écartées, dans la continuité des échanges de février 2018. SNCF Réseau tient à préciser que, lors de cette présentation, puisque les études de conception détaillées ne seront pas encore totalement achevées – les méthodes travaux en particulier ne seront pas définitivement arrêtées – des incertitudes pourraient encore persister concernant certaines parcelles.

c) Appréciation de la commission d'enquête

*La commission renouvelle son commentaire du point 3 ci –dessus : elle note la volonté de limiter autant que possible les expropriations au cours des études de définition du projet et relève avec satisfaction que SNCF-Réseau s'engage à confirmer aux habitants des Simonettes, en décembre 2018, celles des parcelles qui seront nécessaires à son projet ; cet **engagement**, qui permettra aux riverains de connaitre de manière définitive le devenir de leur bien, apparaît tout à fait opportun.*
A propos de l'enquête parcellaire qui est prévue en 2019, la commission rappelle que dans le cas d'une enquête parcellaire non couplée à une DUP, c'est le préfet qui désigne le commissaire-enquêteur, et non le président du Tribunal administratif.

9.3 La gare et les lignes E et P

a) Rappel synthétique de l'observation de la commission

La réalisation concomitante de la gare BVC et de la ligne RER E Est+ pourrait-elle générer des économies d'échelle en phase travaux ? Le report de l'électrification de la ligne P aurait-il un impact sur l'évaluation socio-économique de la gare BVC ?

b) Réponse de SNCF-Réseau

Des économies à l'échelle des deux projets ont d'ores et déjà été réalisées dans la conception même du projet. Les infrastructures nécessaires à l'exploitabilité du projet de gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny ont été optimisées et conçues de manière à éviter des coûts frustratoires. Le tiroir de retournement des trains en est le meilleur des exemples.

En effet, une autre solution a été étudiée pour améliorer le fonctionnement actuel du terminus des RER E en gare existante de Villiers centre (voir Pièce H3 – Avis du CGI et mémoire en réponse du MOA, §3.1). Elle consistait à créer une 4ème voie et un quai latéral à Villiers de façon à dédier les deux voies centrales pour le retournement des RER E. Ce scénario, bien qu'offrant des garanties en termes de robustesse des circulations ferroviaires, a été abandonné dans la mesure où il s'agissait d'un investissement frustratoire avec le projet RER E Est+ qui prévoit la réalisation d'une 3ème voie ferrée depuis la gare SNCF de Villiers centre jusqu'à Emerainville.

Indispensable au projet de gare de Bry-Villiers-Champigny pour améliorer la robustesse du plan de transport, le tiroir de retournement à Villiers constitue l'amorce de la 3ème voie qui devra être réalisée jusqu'à Emerainville dans le cadre du projet RER E Est+, portion de voies qu'il aurait été indispensable de réaliser dans l'hypothèse d'une non-réalisation du tiroir d'arrière gare de Villiers-sur-Marne Le Plessis-Trévise.

Une concomitance des travaux de la gare BVC et de RER E Est+ permettrait d'économiser un appareil de voie en arrière gare de Villiers, une massification des interceptions de circulation nécessaire aux travaux. Ces économies sont difficilement chiffrables sans une étude approfondie qui ne peut pas être lancée à court terme compte tenu du stade préliminaire du projet RER Est +.

Comme précisé auparavant, un report de l'électrification de la ligne P entre Gretz – Provins induirait une absence de desserte de la gare de Bry-Villiers-Champigny par les trains de la branche Provins de la Ligne P. L'impact associé sur la VAN-SE du projet concernerait la monétarisation des gains de temps associés aux flux de voyageurs concernés par une correspondance entre la branche Provins et la ligne 15 Sud. L'investissement sur l'infrastructure étant le même avec ou sans arrêt de la branche Provins à Bry-Villiers-Champigny, l'impact sur la VAN-SE serait a priori au détriment de la rentabilité du projet. L'estimation fine de l'impact sur la VAN-SE est toutefois délicate dans la mesure où l'absence d'arrêt des trains de la branche Provins de la ligne P conduirait à reprendre l'ensemble de l'étude des grilles de dessertes et des trafics résultant.

Toutefois, SNCF Réseau rappelle que l'électrification de la section Gretz-Provins est prévue pour 2021 et que son financement, bien avancé, devrait être bouclé entre les différents partenaires à l'automne 2018.

c) Appréciation de la commission d'enquête

La commission note que son questionnement trouve réponse dans les éléments fournis par le maître d'ouvrage : les gains escomptés (coûts, rentabilité) sont minimes est partiellement déjà pris en compte.

9.4 Observation complémentaire de la part de la commission sur la prise en compte du confort

a) Rappel synthétique de l'observation de la commission

Ecart important de l'évaluation socio-économique du confort selon les méthodes.
Impact de l'inconfort sur les fréquences de train ?

b) Réponse de SNCF-Réseau

Concernant les écarts entre la VAN-SE IdF Mobilités (-11,5 M€) et celle de SNCF Réseau (-130 M€) sur la perte de confort des voyageurs dans les trains, les experts du CGI apportent des éléments d'explication dans leur rapport de contre-expertise (Pièce H3 – Avis du CGI et mémoire en réponse du MOA, §3.4 page 38 du rapport de contre-expertise).

De manière générale, la méthode de valorisation est la même entre SNCF Réseau et IdF Mobilités, suite au travail de convergence résultant des recommandations du CGI. Seul le jeu de données de trafics diffère entre les deux évaluations par souci de comparaison. La méthode de valorisation du confort consiste à pondérer le temps de parcours de l'usager avec des coefficients multiplicateurs selon la pénibilité du trajet : plus le nombre de personnes debout par m² est élevé, plus la minute de trajet est affectée d'une pondération élevée.

L'écart majeur entre les deux évaluations en défaveur de celle de SNCF Réseau s'explique par plusieurs facteurs :

- par la part de trafics journalier considérée en situation de congestion ;
- par la croissance très importante des trafics modélisés par SNCF Réseau sur certaine missions du Transilien P dans le sens de la pointe entre Verneuil et Bry-Villiers-Champigny ;
- par un remplissage très hétérogène des RER E vers Paris du fait de la prise en compte dans l'évaluation de SNCF Réseau du « couplage » des missions RER E au niveau de la section entre Villiers et Bry-Villiers-Champigny alors que le modèle d'IdF Mobilités fonctionne en fréquence et peut sous-estimer par conséquent le déséquilibre de charge.

Concrètement ces chiffres traduisent plus de voyageurs debout ainsi qu'une valorisation du temps passé en situation d'inconfort supérieur dans l'évaluation de SNCF Réseau par rapport à celle d'IdF Mobilités.

Enfin, il faut noter qu'une part importante de l'inconfort est liée à la charge des trains sur la ligne 15 Sud postérieurement à la mise en service de gare d'interconnexion alors que par construction, la ligne 15 du Grand Paris Express est censée prendre en compte les trafics provenant de l'ensemble des interconnexions, y compris ceux en correspondance avec les lignes E et P de la gare de Bry-Villiers-Champigny.

Pour répondre à l'interrogation de la commission d'enquête, c'est bien l'objectif du projet RER E Est + que de répondre à cette problématique d'inconfort existante dans les trains de Tournan du RER E. En effet, en doublant la fréquence de desserte des gares d'Emerainville Pontault Combault et de Roissy en Brie avec 8 trains/heure en heure de pointe et 4 en heure creuse, le projet permettra de décharger les trains au départ de Tournan-en-Brie.

c) Appréciation de la commission d'enquête

La commission note que deux méthodes de prévisions et d'évaluation sont en présence : d'une part, celle de l'autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France (IDF-Mobilités), d'autre part celle de l'opérateur SNCF ; que les écarts sont identifiés et expliqués dans le dossier d'enquête et que le maître d'ouvrage apporte ici des explications complémentaires qui ne remettent pas en cause la globalité de l'évaluation socio-économique.

La commission note aussi que l'amélioration du confort sera apportée non par des fréquences supplémentaires sur le tronçon où se situe le projet de gare BVC, mais sur ceux plus à l'Est de l'actuelle gare de Villiers, par prolongement de missions.

ANNEXES

Page

85 La lettre de remise du procès verbal de synthèse cosignée par le représentant de SNCF-Réseau et par le président de la commission d'enquête

86 Le mémoire en réponse de SNCF-Réseau : lettre d'envoi de SNCF-Réseau au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête (préfecture) et note de réponse : le procès-verbal commenté

106 Attestation d'affichage à Villiers-sur-Marne

107 Attestation d'affichage à Champigny-sur-Marne

PROCES VERBAL DE SYNTHESE
des observations écrites ou orales recueillies dans les registres et dans les courriers adressés à la commission d'enquête

Objet : **Nouvelle gare SNCF Bry-Villiers-Champigny**
Enquête publique menée du 04 juin au 06 juillet 2018

Références : Arrêté préfectoral (Val-de-Marne) n° 2018/1657 du 9 mai 2018

Contenu du document : Analyse des observations recueillies et questions complémentaires
En annexe : tableaux de dépouillement, compte rendu de la réunion publique

Monsieur le représentant du maître d'ouvrage,

L'enquête publique citée en objet, relative à la déclaration d'utilité publique nécessaire à la réalisation du projet de gare nouvelle s'est terminée le 6 juillet dernier, sans incident.

Au cours de cette enquête, ont été relevées 73 interventions du public dans les différents registres, dont un registre électronique, ou par courrier ; ces interventions ont représenté 213 observations élémentaires. Parmi ces observations, la commission d'enquête que je préside a relevé, d'une part des avis favorables expliqués, d'autre part un nombre élevé de préoccupations, interrogations, réserves, demandes ; ainsi qu'un avis clairement défavorable, lui aussi expliqué..

Vous trouverez ci-après l'analyse des observations du public, par thèmes, suivie de quelques questions complémentaires émises par la commission d'enquête ; et, en annexe, les tableaux de dépouillement de l'ensemble des observations, par registres, ainsi que le compte rendu de la réunion publique.

Conformément aux textes en vigueur, Je vous vous prie de bien vouloir m'adresser vos éléments de réponse à ces observations, au regard de chacun des ces thèmes. Si la durée prévue par le code de l'environnement, à savoir quinze jours, vous paraît impossible à tenir, je vous demande de m'indiquer le délai sur lequel vous pouvez vous engager pour me remettre votre mémoire en réponse.

Au nom de la commission d'enquête, je vous prie, Monsieur, d'agréer mes salutations distinguées.

Document remis (en deux exemplaires de 33 pages) et commenté le 13 juillet 2018
dans les locaux de SNCF-Réseau – Direction des projets franciliens 1 à 7 place des Etoiles à 93200-Saint-Denis

Pour le maître d'ouvrage	Pour la commission d'enquête
Yves DANTEC	Bernard SCHAEFER
directeur d'opération	président de la commission d'enquête

SNCF RÉSEAU
DG IDF - DIRECTION DES PROJETS FRANCILIENS
AGENCE GRAND PARIS
1-7 place aux Etoiles
93212 LA PLAINE SAINT DENIS Cedex
TÉL. : +33 (0)1 71 29 97 20 (38 97 20)

SNCF RÉSEAU

Préfecture du Val-de-Marne
A l'attention de Bernard Schaefer
Direction de la coordination des politiques publiques
Et de l'appui territorial
Bureau de l'environnement et des procédures d'utilité publique
21-23 avenue du Général de Gaulle
94000 Créteil

Saint-Denis, le 02 août 2018

date – 7 AOUT 2018		
services destinataires	Pour attr	Pour info
SG		
SGA		
Dir Cab		
SP Nogent		
SP L'Haÿ		
SIDSIC		
DRHM		
DCL		
DM		
DCDT		
DCPPAT	X	
DDCS		
DDPP		
UD DRIEAL		
UD DRIEA		
UD DIRECCTE		
UD DIRECCTE		
UT-STAP		
DD ARS		
DDFP		
DTSP		
DASEN		
Autres		

Références : D/2018/SNCF Réseau/AGP/ 208055
Affaire suivie par : Yves Dantec
Téléphone : 01 71 29 94 86
E-mail : yves.dantec@reseau.sncf.fr

LR/AR **1A 150 667 8454 2**

Objet : Observations suite au procès-verbal de l'enquête publique du projet de gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny

Monsieur le Président,

L'enquête publique relative au projet de gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny s'est tenue du 4 juin au 6 juillet 2018. Vous avez, en date du 20 juillet, remis un procès-verbal, lequel rassemble l'ensemble des questions soulevées pendant l'enquête.

Afin d'apporter un éclairage complémentaire tant à la commission d'enquête qu'au public, SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, souhaite par le présent courrier vous faire part de ses observations. Vous trouverez par conséquent en pièce jointe le procès-verbal complété par les éléments de réponse du maître d'ouvrage. Vous noterez en particulier l'engagement à revenir de manière anticipée vers les riverains potentiellement concernés par des acquisitions foncières d'ici la fin de l'année 2018. Cette démarche s'inscrit dans la continuité de la concertation publique et vise à répondre au mieux aux attentes exprimées lors de l'enquête publique. Nous restons à votre disposition pour toute demande d'éclairage complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Yves Dantec
Directeur d'opération

* SNCF Réseau exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de SNCF Réseau d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant *.

SNCF RESEAU - 15/17 rue Jean Philippe RAMEAU CS 80001 - 93418 LA PLAINE SAINT DENIS Cedex - RCS Bobigny 412 280 737

Quelques intervenants ont évoqué **l'architecture de la gare**, avec le souhait qu'elle garantisse la sécurité, et avec la remarque que le bâtiment très vitré sera d'un entretien difficile (1.04.2, 1.05.2)

Les enjeux environnementaux du bâtiment ont fait l'objet de diverses remarques : outre la demande de commerces, déjà citée, on relève des souhaits relatifs au recyclage des déchets, à l'extinction de l'éclairage extérieur en journée, à la démarche d'évaluation des flux, ainsi que des demandes de plantations autour de la gare pour assurer une trame verte et de meilleure prise en compte de l'eau, ainsi que la crainte d'une pollution lumineuse nocturne (1.05., 1.36.3, 1.41.1, 1.41.2, 1,41.3, 3.09.4)

On relève enfin une interrogation sur **l'interface** du bâtiment-voyageurs avec la plateforme Altival (5.03.3).

Réponse du Maître d'ouvrage :

Concernant **le programme** et les services en gare, des études sont en cours pour déterminer le besoin de services et commerces pertinents dans la gare. Elles prennent en compte la fréquentation attendue, sa place dans le réseau SNCF, le profil des usagers, l'environnement urbain et l'offre de services et commerces déjà existante dans les environs, la disponibilité foncière et les contraintes inhérentes à l'infrastructure. Compte tenu de la transformation profonde que subira le quartier environnant la gare, il s'agira d'intégrer cette offre de commerces en complémentarité avec le tissu commerçant projeté par les aménageurs EPAMarne, SADEV, etc. ainsi que par la SGP.

S'agissant plus globalement de l'aménagement de la gare, les études se sont aussi appuyées sur les recommandations des participants présents lors de l'atelier du 27 juin 2016 à Villiers-sur-Marne dans le cadre de la concertation L103-2 (voir Pièce H1 – Bilan de la concertation). Quelques groupes de travail ont été conçus pour éclairer les citoyens sur le contexte et l'ensemble des enjeux du projet et les aider à produire des recommandations issues de réflexions collectives sur le projet de nouvelle gare.

Le maître d'ouvrage a notamment retenu des orientations sur le parti architectural de la gare, sur le principe d'une écoconception, sur l'importance des cheminements voyageurs et de leur accessibilité y compris aux personnes à mobilité réduite, sur les nouveaux usages en tant que service de transport mais également comme lieu de vie. Les recommandations observées au titre de la présente enquête publique feront au même titre l'objet d'une analyse d'opportunité par le maître d'ouvrage de façon à les intégrer le cas échéant au projet.

Plusieurs recommandations ont d'ores et déjà fait évoluer le projet (voir Pièce C – Notice explicative). A titre d'exemple, on peut citer la réflexion menée sur la couverture des quais par des abris filants afin de permettre de mieux protéger les voyageurs des intempéries lors de l'attente de leur train et de permettre une meilleur disponibilité des équipements électromécaniques (escaliers mécaniques, ascenseurs). L'orientation de la façade du bâtiment gare vers le sud en est un autre exemple.

C'est également à cette occasion que l'importance de l'apport de lumière naturelle dans les espaces dévolus aux circulations voyageurs a été soulignée, expliquant notamment un **parti architectural** retenant de larges façades vitrées. Néanmoins, ce parti pris ne s'est pas fait sans consultation du mainteneur. Le maitre d'ouvrage rappelle à cette occasion que l'un des avantages de porter un projet d'investissement sur un réseau existant est de pouvoir travailler en étroite collaboration avec les personnes qui seront *in fine* en charge de la gestion et de l'exploitation ultérieure des ouvrages. Ainsi, SNCF Gares & Connexions, futur gestionnaire des espaces voyageurs, s'est vu confier une mission d'assistance au maitre d'ouvrage pour la conception du projet de nouvelle gare.

SNCF Réseau tient à préciser qu'il s'inscrit dans une **démarche environnementale** avancée sur le volet Energie / Carbone en anticipation de la future réglementation thermique à l'horizon 2018 / 2020 (arrêté du 10 avril 2017). En particulier, une stratégie bas carbone sera mise en œuvre avec une sobriété de la conception utilisant des procédés de

construction « décarbonés », une analyse du cycle de vie du bâtiment, etc. La façade vitrée participe nettement à cet objectif.

Enfin, la future gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny est assujettie à la délivrance d'un permis de construire au titre du code de l'urbanisme. Son instruction, en particulier la consultation des collectivités concernées, permettra de s'assurer de la bonne intégration dans le quartier et du respect des exigences de sécurité et d'accessibilité pour les usagers qui emprunteront la future gare.

2 – Observations sur l'accessibilité multimodale de la gare et sur l'urbanisme environnant

Si les collectivités qui sont intervenues à l'enquête ont exprimé leur **soutien au projet d'interconnexion**, ce qui a été également le cas de quelques particuliers, on relève que plusieurs intervenants s'interrogent sur la **localisation**, estimant la gare mal située, dans un quartier peu peuplé, éloigné des habitations, et sur un site entouré de zones industrielles et commerciales ; il est signalé que le site est pollué ; un intervenant évoque le risque de favoriser l'étalement urbain et la destruction de terres agricoles, un autre estime que le projet n'apportera rien de positif pour les Villierains ; des élus souhaitent que le projet ne soit pas seulement le support du projet de développement de la ZAC Marne-Europe (5.01.1, 5.02.1, 5.03.1, 1.25.1, 1.26.1, 3.02.1, 3.09.1, 4.09.1, 1.05.1, 1.08.1, 1.33.1, 1.39.3, 1.42.2, 1.50.1, 3.05.3).

Réponse du Maître d'ouvrage :

La localisation de la gare d'interconnexion est la résultante immédiate de l'impossibilité d'implanter l'interconnexion sur une gare existante (voir réponse apportée aux observations du §6) et des décisions antérieures relatives au Grand Paris Express : débat public et décret du 24 août 2011 approuvant le schéma d'ensemble (voir Pièce H3 – Avis du CGI et mémoire en réponse du MOA).

Le site d'implantation, constitué en grande partie de friches inexploitées correspondant au tracé l'ex-voie de desserte orientale (VDO), se caractérise précisément par son fort potentiel de développement que la nouvelle gare SNCF a vocation à accompagner ainsi que démontré par l'analyse socio-économique du projet. La dynamique de développement se concrétise par le lancement de plusieurs ZAC à proximité immédiate, au premier rang desquelles figure la ZAC Marne Europe. Cette dernière engendrera une profonde mutation du secteur grâce à une programmation alliant logements, activités, emplois. Les perspectives d'évolution sont rappelées dans l'analyse stratégique (pièce G – Dossier d'évaluation socio-économique §1.5)

Cette programmation ambitieuse s'appuie pleinement sur l'amélioration anticipée de la desserte en transport collectif (voir réponse apportée aux observations du §2) pour densifier l'urbanisation autour de la future gare de Bry-Villiers-Champigny. En ce sens, le projet de gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny concourt à la réussite du projet urbain en renforçant l'accessibilité du futur quartier Marne Europe.

Les questions de desserte de la gare ont fait l'objet de nombreuses interventions :

- la nécessité d'une **bonne desserte par les transports en commun** est fréquemment soulignée, avec des demandes de liaisons directes, de bus en site propre, d'arrêts de bus abrités ; des habitants de Bry signalent l'intérêt de relier le centre ville et la nouvelle gare par des navettes, des bus fréquents et rapides ; d'autres, du Plessis-Trévise, souhaitent savoir si une ligne directe est prévue ; il est demandé où en est le projet Est-TVM (1.02.2, 1.05.4, 1.08.2, 1.14.3, 1.15.1, 1.26, 1.44.3, 3.09.2, 5.03.3) ;

- les **modes de déplacements doux**, notamment les cyclistes, ont également fait l'objet de nombreuses contributions, pour souligner la nécessité de favoriser le vélo, par l'aménagement de pistes cyclables, des aires de stationnement dédiées, un garage à vélos (du type de celui du RER Neuilly-Plaisance), des possibilités de location et de réparation ; il est également demandé le maintien des chemins de circulation existants (1.03, 1.04.1, 1.05.5, 1.08.2, 1.14.1, 1.29.1, 1.30.2, 1.36.2, 1.37.3, 1.38.3, 1.42.5, 1.48.2, 3.09.4) ;

- toujours en matière de circulations douces, des observations évoquent les **accès piétons sécurisés**, le maintien des cheminements existants, la possibilité d'un accès direct à la gare pour les habitants du quartier, la création de nouveaux itinéraires piétons (1.04.1, 1.05.4, 1.08.2, 1.14.2, 1.28.6, 1.29, 1.32.3, 1.42.2, 1.49.3) ; un habitant de Bry évoque une passerelle sur l'A4, éventuellement un téléphérique (1.02.3) ;

- la question du **stationnement automobile** porte d'une part sur la demande de création de parkings de rabattement, jugés nécessaires, dans de nombreuses observations ; d'autre part sur la crainte d'un stationnement sauvage, dans les rues situées au voisinage de la gare, exprimée par les riverains de ces voies ; il est parfois demandé, en réponse à ces inquiétudes, la mise en place de zones vertes ou blanches ; trois intervenants suggèrent la création d'un parking sur le toit de la gare , ou en silo pour diminuer l'emprise au sol (1.08.3, 1.12.1, 1.15.2, 1.22.2, 1.24.6, 1.28.2, 1.30.1, 1.32.2, 1.38.2, 1.40.1, 1.42.4, 1.44.1, 1.45.1, 1.46.1, 1.48.1, 1.49.1, 3.05.4, 4.02.2, 4.03.12, 1.36.1, 1.37.1, 4.07.2) ; cette préoccupation du stationnement est souvent l'observation citée en premier dans les interventions ;

- à Villiers, deux observations portent sur la **période transitoire**, entre la livraison de la gare ligne 15 et celle de la gare SNCF ; des moyens temporaires pour relier la nouvelle gare de la ligne 15 et celle de Villiers Le Plessis-Trévise sont demandés (voie dédiée, navette, voies douces, …) (3.03.1, 3.05.1) ;

- enfin, des **propositions diverses** ont été quelquefois avancées pour une meilleure desserte de la gare : une aire de dépose-minute, une aire de covoiturage (1.04.1, 1.26.1, 1.44.1, 1.48.1).

Réponse du Maître d'ouvrage :

La desserte de la nouvelle gare par les transports en commun est un enjeu fondamental pris en compte par l'ensemble des acteurs concernés. SNCF Réseau, la Société du Grand Paris, le CD94 et Île-de-France Mobilités ainsi que les communes et les aménageurs ont affirmé leur volonté de favoriser le recours aux transports en commun pour accéder à la gare et chacun agit dans son domaine de compétence. La desserte du pôle gare s'appuie en particulier sur le projet ALTIVAL visant à la création d'un site propre pour les bus, porté par le Conseil Départemental du Val-de Marne et sur le projet de création d'une gare routière porté par IdF Mobilités. Toutefois, il convient de préciser qu'il relèvera d'Ile-de-France mobilités de définir précisément l'offre de services / lignes de bus qui desserviront le pôle.

S'agissant plus spécifiquement du projet de création de la gare SNCF, un travail approfondi a été fait pour favoriser l'intermodalité : sa conception renforce la cohérence avec les projets d'accessibilité multimodale des aménageurs et autres maîtres d'ouvrage ; sa réorientation au sud du bâtiment voyageurs SNCF et la création d'un large parvis répondent ainsi à cette exigence et améliorent l'accès à la gare par l'ensemble des modes de transports :

- les cheminements entre les futures stations ALTIVAL et la gare sont améliorés et les conflits d'usage sont évités ;
- les espaces libérés permettent le développement de services dédiés aux vélos. L'accès vélo au pôle sera quant à lui géré par la reconfiguration des voiries (principalement RD10) induit par les aménagements d'Altival et des ZAC ;
- les accès piétons sont facilités. L'accès piéton principal sera réalisé par le parvis. L'accès depuis les Simonettes Sud se fera via les parvis créé dans le cadre de la ZAC Marne Europe, tandis que l'accès depuis la rue des Hauts Bonne Eau se fera via la gare du Grand Paris Express.

La stratégie de **l'offre de stationnement** sur le secteur résulte de la stratégie de développement de l'offre de desserte par les transports publics et des orientations données par les aménageurs.

Il relève notamment de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France, IdF Mobilités, de définir l'opportunité de la création d'un parc relai de rabattement vers les transports publics. A ce titre, Île-de-France Mobilités rappelle, dans son courrier du 30 janvier 2018 à SNCF Réseau (Pièce H3 – Avis du CGI et mémoire du maître d'ouvrage en réponse à l'avis du CGI), que c'est dans le cadre des comités de pôle que sont traitées les conditions d'intégration des gares dans leur environnement urbain afin d'assurer la meilleure intermodalité possible avec le réseau de transport en commun. En particulier, les études du comité de pôle intègre dans leur étude le principe de dépose-minute comme celui des aires dévolues au co-voiturage.

Pour chaque pôle du réseau du Grand Paris Express, une étude a été lancée pour définir un programme d'actions à mener sur les espaces publics autour de la gare.

Concernant la gare de Bry-Villiers-Champigny, ce comité est piloté par le Département du Val-de-Marne et rassemble la DRIEA, la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités, la Société du Grand Paris, la SNCF, les opérateurs de bus, EPAMarne, ainsi que les collectivités locales (communes, EPT). A ce stade, les études du comité de pôle n'envisagent pas de parking de rabattement spécifique car l'objectif est de mutualiser le stationnement de rabattement avec les parkings commerciaux situés à proximité en particulier celui de Bricorama. Cette approche permettant de limiter l'occupation de l'espace public par les voitures tout en assurant le fonctionnement du site et la vie locale.

Enfin, Île-de-France Mobilités précise que le parc relai est une réponse adaptée pour offrir une alternative de trajet aux utilisateurs de la voiture particulière lorsque l'offre de rabattement en bus est limitée. Or, compte-tenu de l'objectif partagé de l'ensemble des partenaires de développer la desserte du territoire par le réseau de bus, la création d'un tel équipement ne se justifie pas selon l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités.

Dans ce même courrier, IdF Mobilités précise que les évolutions d'offre de bus étudiées pour desservir la future gare de Bry-Villiers-Champigny sont identiques que la gare soit desservie par la seule ligne 15 Sud ou que la correspondance avec les lignes E et P soit assurée. Ainsi, dans l'hypothèse d'une **situation transitoire,** l'offre bus sera sensiblement la même qu'en situation cible.

3 – Observations sur les aspects fonciers

Il est parfois demandé des **précisions sur l'emprise des travaux projetés**, avec des interrogations sur l'élargissement sur le sentier des Bas-Bonne-Eau et sur les parcelles concernées, sur la situation de la 3eme voie en surface ou en sous-sol, sur la localisation de l'extrémité Ouest de cette 3° voie (1.01.1, 1.01.2, 1.20.1, 1.20.2, 4.01.1, 1.11.2, 1.28.3, 2.02.5).

Réponse du Maître d'ouvrage :

Le plan général des travaux fait figurer une bande d'enquête préalable d'utilité publique relativement large qui inclut l'ensemble des secteurs potentiellement concernés par des travaux. Le secteur des Bas-Bonne-Eau est effectivement inclus dans cette bande mais ne devrait être concerné que très marginalement par des travaux liés au système d'assainissement. Les accès seront en tout état de cause maintenus pour les riverains.

La troisième voie sera située en surface, à une altimétrie similaire aux voies existantes et débutera au niveau de la passerelle piétonne située à l'est de la gare des Boullereaux – Champigny (voir Pièce C – Notice Explicative, § 3.2.3). Le maitre d'ouvrage apporte une précision supplémentaire : le début de la 3ème voie sera situé à quelques dizaines de mètres

à l'est de la passerelle piétonne. Cette configuration est par ailleurs bien prise en compte dans l'ensemble des études environnementales et notamment acoustiques.

Certaines observations expriment le souhait de connaître **l'ampleur des expropriations**, signalant parfois que les projets ont beaucoup varié en la matière, et demandant un engagement formel (1.09.1, 1.24.1, 2.02.5, 4.04.2, 4.05.1) ; cette demande a aussi été particulièrement évoquée lors de la réunion publique.

Réponse du Maître d'ouvrage :

SNCF Réseau tient à rappeler que l'ensemble de la conception du projet a eu pour objectif d'éviter (alternative à la solution 4 voies) puis de réduire les besoins fonciers pour la réalisation du projet. Ainsi, les expropriations potentiellement nécessaires ont diminué de manière continue depuis les premières études.

Un travail d'optimisation approfondi a eu lieu depuis la concertation, tant sur le tracé et que sur la position des quais, tout en intégrant l'ensemble des contraintes du site. En particulier, des simulations dynamiques de flux voyageurs (études permettant de dimensionner les espaces voyageurs en gare), plus poussées, réalisées dans le cadre des études préalables à l'enquête publique ont conduit le maître d'ouvrage SNCF Réseau à estimer que le besoin de surface utile dévolue aux circulations des voyageurs était moindre au niveau de l'extrémité des quais qu'au niveau des trémies d'accès au souterrain de correspondance par exemple.

Dès lors, le maître d'ouvrage a arrêté une réduction de la largeur du quai latéral, dans sa partie la plus à l'ouest, à 6 mètres (au lieu des 10 mètres prévus initialement), diminuant sensiblement leur impact foncier vis-à-vis du bâti proche du quartier des Simonettes Sud à Champigny-sur-Marne. De même, un travail d'optimisation a été réalisé avec le quai central où l'objectif a été de maintenir un accès carrossable aux riverains de la rue des Hauts Bonne Eau.

L'enquête parcellaire, qui constitue l'étape clé dans la détermination des besoins fonciers, est prévue en 2019, postérieurement à la déclaration d'utilité publique (voir Pièce A – Objet de l'enquête publique, informations juridiques et administratives, §4.1.1). Elle permettra de déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet déclaré d'utilité publique et d'identifier leurs propriétaires. Conduite sous la responsabilité du préfet de département, elle donne lieu à une enquête publique spécifique qui permet à toutes les personnes concernées de consulter un dossier déposé en mairie et de faire connaître leur situation foncière (servitudes, locataires...) auprès d'un commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif.

Toutefois, afin de répondre aux préoccupations exprimées et pour préparer au mieux cette étape, le maitre d'ouvrage s'engage à revenir à nouveau vers les riverains des Simonettes en décembre 2018 pour présenter les parcelles qui seraient concernées de manière certaine et le calendrier associé, dans la continuité des échanges de février 2018. Cela nécessite au préalable d'achever les études techniques d'avant-projet actuellement en cours et de stabiliser les méthodes travaux (voir également réponse §3).

L'association Orbival indique qu'elle sera attentive à l'**indemnisation**, tandis que la ville de Champigny demande que les acquisitions foncières soient engagés dès la DUP (1.23.4, 5.02.4, 4.09.3).

Enfin, quelques habitants de Champigny, dont la maison est située à proximité des ouvrages projetés, sollicitent le **rachat de leur bien**, face aux risques de nuisances (1.43.1, 1.43.2, 1.47.1, 4.06.1, 4.08), y compris ceux liés aux seuls travaux (1.43.3, 4.06.1)

Réponse du Maître d'ouvrage

Le périmètre d'expropriation et d'indemnisation concernera les parcelles nécessaires aux travaux et les biens pour lesquels il existera un préjudice avéré et une absolue nécessité au regard des nuisances occasionnées. Il est à noter que SNCF Réseau prévoit d'ores et déjà des dispositifs visant à compenser les effets négatifs du projet (réalisation d'écrans acoustiques le long des Simonettes Sud en début des travaux).

Le maître d'ouvrage privilégiera systématiquement la recherche d'accords amiables avec les propriétaires pour la détermination des indemnités. Les indemnités seront calculées de manière à couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain. Dans l'hypothèse d'un désaccord, le juge de l'expropriation pourra être saisi tant par le maître d'ouvrage que par les propriétaires qui pourront faire valoir leurs droits (voir Pièce A – Objet de l'enquête publique, informations juridiques et administratives, §4.1). Les montants des indemnités seront alors fixés par le juge de l'expropriation.

4 – Observations sur les nuisances sonores, paysagères et autres

Pour certains, les nuisances sont essentiellement de bruit et résultent de leur **situation le long de la voie**, il s'agit essentiellement des habitants des Simonettes (Nord et Sud) qui demandent que soient installées des **protections phoniques**, (murs anti-bruit, écran, isolation) ; ils mettent aussi en avant la proximité de la nouvelle gare avec le freinage des trains et les annonces en gare. (1.07.1, 1.10.1, 1.13.1, 1.18.1, 1.24.5, 1.32.1, 1.35.1, 1.44.4, 1.47.1, 1.48.3, 3.01.1, 3.06.3, 3.09.7, 4.02.1, 4.04.4, 4.06.1).

Pour d'autres, leurs craintes s'apprécient par une augmentation prévisible du **trafic ferroviaire** (1.06.2, 1.24.4).

Quelques intervenants font part de leur inquiétude quant aux **vibrations** lors des passages des trains (1.24.3, 1.49.2, 1.43.2, 2.02.2, 4.04.4, 4.08.3) ; ils souhaitent que des dispositifs antivibratoires soient installés (4.03.3) et demandent l'établissement de référés préventifs avant et après les travaux (1.24.3, 4.03.3).

La création d'un aiguillage entre les gares des Boullereaux et Villiers, en parallèle à la rue de la Mézy, est également source de craintes quant aux nuisances sonores et fait l'objet d'une forte demande de protection phonique des deux côtés de la voie (1.13.1, 1.16.1, 1.18.1 ,1.19.1, 1.21.1, 1.28.4, 1.32.1, 1.34.1, 4.02.1).

Nuisances paysagères. De façon générale demande est faite de végétaliser les rives et les murs (1.06.2, 1.07.1). Ces nuisances sont évoquées, en plus des nuisances sonores, surtout par les personnes directement impactées par la 3ème voie qui souhaitent quitter les lieux et vendre leur bien ; elles citent les effets nocifs des lumières intensives, de l'affichage, de la hauteur des murs de soutènement qui risquent d'avoir un impact sur la luminosité des intérieurs et de la dégradation de l'environnement dont elles jouissaient jusqu'à ce jour (1.43.1, 1.47.1, 4.07.3, 4.08.1).

Risques sanitaires. Outre les nuisances sonores et visuelles considérées nocives pour la santé par certains (4.08.1), l'émanation de particules lors du freinage des trains a également été citée (2.02.2, 4.08.2) ainsi que la pollution des sols (1.24.3)

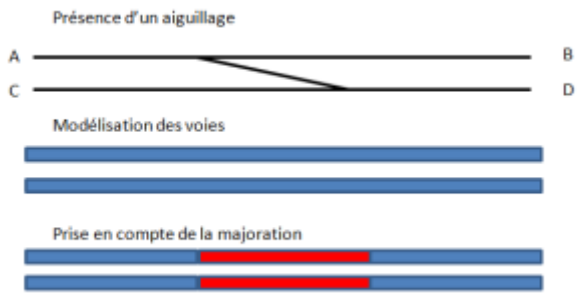
Cheminements. Le maintien de la circulation douce entre Champigny et Villiers, dans le prolongement de la rue des Hauts-Bonne-Eau, est demandé (1.29.1)

Réponse du Maître d'ouvrage :

Concernant les **nuisances acoustiques** et conformément à la réglementation en vigueur, le maître d'ouvrage rappelle que le projet a fait l'objet d'une étude acoustique de façon à garantir le respect des exigences de limitation des nuisances sonores pour les opérations de modification des infrastructures existantes. Les résultats de cette modélisation sont

présentés dans l'étude d'impact (voir Pièce F.5 – Etude d'impact / Impacts et Mesures, §1.8.1) et montrent des niveaux de bruit globalement maîtrisés. Cela résulte du constat que le projet ne prévoit pas, ni n'engendre, de nouvelles circulations ferroviaires, mais uniquement un arrêt nouveau des trains qui circulent aujourd'hui sur les voies existantes.

Le maître d'ouvrage confirme que **les aiguillages** sont bien pris en compte dans la modélisation de l'infrastructure projetée. Concrètement, pour tenir compte du surplus de bruit lié à la présence de l'aiguillage, on applique une majoration de 3 dB(A) à la portion de voies concernées par de nouveaux aiguillages. Cette pénalité correspond à l'augmentation de bruit équivalente à des rails courts. L'expérience montre qu'il s'agit d'une approche pessimiste de la réalité.



Les annonces sonores en gare n'étant pas prises en compte dans le modèle de simulation acoustique. Aussi, des mesures de réduction des nuisances à la source sur les dispositifs d'annonces sonores sont prévues. On peut citer le positionnement des haut-parleurs, la qualité du matériel, les réglages en fonction du bruit ambiant avec, par exemple, la mise en place de dispositifs de réduction à la source en diffusant au mieux les ondes sonores (zonage des quais et détection automatique des voyageurs).

Conscient de l'enjeu de cette nuisance pour les riverains de la gare et en particulier le quartier des Simonettes à Champigny-sur-Marne, le maître d'ouvrage prévoit en conséquence un programme de protection acoustique complémentaire qui va au-delà de la stricte application de la réglementation, pour protéger les riverains du quartier des Simonettes situés à moins de 100 m des futurs quais SNCF :

- Au Sud, un écran acoustique sera réalisé le long des pavillons compte tenu de la configuration topographique et de la proximité au quai latéral ;
- Au Nord, des protections de façade seront installées pour traiter les dépassements de seuils réglementaires et seront complétées par une palissade paysagère, qui aura également un effet acoustique. Le mur de soutènement fera par ailleurs obstacle à une partie importante des ondes sonores provenant des circulations sur la troisième voie.

Comme rappelé dans le dossier d'enquête (voir Pièce F.5 – Etude d'impact / Impacts et Mesures, §1.8.1) le maître d'ouvrage s'est engagé à conduire une campagne de mesures sur site une fois le projet réalisé. Ceci permettra de confronter les niveaux réels de bruit aux objectifs fixés par la réglementation et de mettre en œuvre les mesures de protection adaptées en cas de dépassement avéré.

Des mesures d'accompagnement sont proposées pour améliorer **l'insertion paysagère** du projet en particulier pour habiller la transition entre la rue et les murs de soutènements délimitant les voies ferrées (voir Pièce F.5 – Etude d'impact / Impacts et Mesures, §1.9). Il sera privilégier la reconstitution des plantations existantes de type arbustives basses ou lorsque le foncier disponible le permettra, des arbres-tiges pour apporter de la verticalité et limiter la vue des riverains sur les voies. Par exemple, le long du chemin des Boutareines à Villiers-sur-Marne au niveau du collège Pierre et Marie Curie, le talus ferroviaire sera remplacé par un mur de soutènement. On pourrait imaginer un traitement architectural soigné avec une fresque mural colorée, une mise en lumière chaleureuse et rassurante ou un accompagnement végétal qui peut passer

par la plantation de grimpantes à faible développement. Elles pourront être améliorées dans le cadre des concertations avec les communes que le maitre d'ouvrage s'engage à mettre en place pendant les phases ultérieures du projet.

Concernant les mesures de réduction des **vibrations**, le projet prévoit de mettre en œuvre des dispositifs anti-vibratiles lors de la pose de voie. Pour évaluer les dégâts qui pourraient être occasionnés par les travaux, le maître d'ouvrage s'engage à requérir un référé préventif à sa propre initiative, c'est-à-dire un état des lieux avant et après travaux mené par un expert judiciaire, sur toute la zone d'influence des travaux qui comprend a minima la première rangée de bâti située au nord de la 3ème voie ainsi que les habitations situées au nord de la rue Georges Wilson dans le quartier des simonettes sud. Il s'agit de disposer de preuves dont les parties pourront se prévaloir en cas de besoin. Si un dommage sur un bâtiment se produit pendant les travaux de SNCF Réseau, une constatation partagée est effectuée. A partir de cette constatation, une recherche de causalité est menée afin de déterminer si la responsabilité de SNCF Réseau est bien engagée. Si tel est le cas, SNCF Réseau est dans l'obligation d'indemniser les riverains.

Concernant **les risques sanitaires** dans le secteur gare, la configuration du site enserrée au Nord par un mur de soutènement et au sud par un écran acoustique permet de limiter, par effet barrière, la dispersion de particules fines vers les riverains des Simonettes. Par ailleurs, le projet étant « à l'air libre », l'enjeu lié à la remise en suspension des particules est très limité.

Concernant **les cheminements**, la circulation douce entre Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne sous l'ouvrage supportant le boulevard urbain Jean Monnet (RD10) disparaitra dans sa forme actuelle mais sera rétablie au niveau du boulevard Jean-Monnet dans le cadre du projet urbain porté par la ville de Villiers-sur-Marne et son aménageur l'EPAMarne.

5 – observations sur le déroulement du chantier

Les observations ont porté sur l'implantation du chantier, sur les nuisances engendrées par les travaux durant le chantier et sur les mesures compensatoires pour les riverains directement impactés.

Lieu d'implantation

S'agissant du site retenu pour le chantier, plusieurs personnes ont demandé d'optimiser l'organisation des différents chantiers du secteur et de mutualiser les emprises de chantier en cours ou à venir afin de réduire le nombre d'expropriations notamment dans le quartier des Simonettes Sud (4.04.7,5.03.3).
Une suggestion a été formulée, que les emplacements déjà préemptés par la mairie de Champigny, rue des Hauts Bonne Eau et rétrocédés à SAF94 (Syndicat mixte d'Action foncière), soient utilisés pour l'installation du chantier (4.03.13).

Nuisances pendant les travaux

L'aspect **nuisance sonore**, très présent dans la phase d'exploitation (cf. ci-avant), n'a été que partiellement développé dans la mesure où les riverains subissent déjà les bruits du chantier de la ligne 15 ; pour eux l'installation de la 3éme voie, l'édification du mur de soutènement, passage des camions, viendront amplifier les nuisances actuelles (3.07.1, 3.08.1).

La pollution

La pollution de la butte de l'ancien golf de Villiers est évoquée en tant que particulièrement nuisible (1.50.2) :
- il s'agit d'une parcelle bordée par une ancienne activité classée au BASIAS (cuves d'hydrocarbure enterrées),
- elle subit une forte pression anthropique avec présence de détritus,
- elle présente un risque de submersion en cas de fortes pluies
- la qualité de l'air présente une forte concentration de benzène

Risques sanitaires

Ils sont considérés comme conséquence des émissions de poussière lors des démolitions, compte tenu de la pollution des sols (4.03.4).

Accessibilité de la rue pendant les travaux et circulation des véhicules

Une observation concerne la rue des Hauts-Bonne-Eau, voie sans issue ; il s'avère nécessaire de prévoir un retournement pour les gros véhicules (4.03.11, 1.24.2).
Les difficultés de circulation ont également été citées en conséquence des travaux sur les ponts (1.30.4, 1.42.3).

Protection des riverains et mesures compensatoires

Les intervenants souhaitent que des mesures soient prises pour la protection et le respect des riverains (1.07.3), qu'une concertation soit établie (3.06.4), et que le riverains directement impactés, notamment les habitants des Simonettes bénéficient de mesures de compensation, protections acoustiques, indemnisation si trouble de jouissance (4.09.4).

Par ailleurs l'accent est mis pour que :
- les travaux de nuit soient évités (1.07.2),
- un état des lieux avant les travaux soit effectué (2.02.4) et que des référés préventifs (4.04.5) soient instaurés,
- un mur de protection soit réalisé entre les maisons et la voie ferrée de marchandise par où seront évacués les déchets et les déblais du chantier (1.22.1, 1.43.3),
- des indemnisations soient assurées pour troubles de jouissance pendant les travaux (4.03.8, 4.09.3).

Réponse du Maître d'ouvrage :

En préambule, SNCF Réseau rappelle la forte **coordination entre les travaux prévus sur le secteur**. Cela se traduit par une étroite collaboration dès la conception entre les maitres d'ouvrage concernés, que ce soit à l'échelle de l'ensemble du secteur sous l'égide de l'EPAMARNE ou à l'échelle de projets. L'aire d'étude fait l'objet dans les années à venir de nombreuses opérations (Bassin de rétention du Ru de la Lande, Ligne 15 Sud – gare GPE et installation terminale embranchée –, ZAC Marne Europe, ZAC Boutareines, Altival etc.) qui rendent impérative cette coordination, compte tenu notamment de la faible disponibilité de zones de travaux.

Les travaux d'aménagement du projet de gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny et de ses infrastructures dont la durée est estimée approximativement à 4 ans, comportent 4 grandes phases, qui se superposent partiellement :
- la première concerne les travaux préparatoires de défrichement, de fouilles archéologiques, de démolition et de déviation des réseaux souterrains. Cette phase débuterait à partir de mi-2021.
- la deuxième concerne les travaux de génie civil dont la création des quais, du souterrain et des ouvrages d'art (Pont-rail) et les travaux des murs de soutènement des voies ferrées. Cette phase débuterait à partir de 2022.
- la troisième concerne les travaux d'infrastructure ferroviaire dont la création de la 3ème voie au droit de la gare de Bry-Villiers-Champigny et du tiroir d'arrière gare à Villiers et des divers équipements ferroviaires de signalisation, caténaires et poste d'aiguillage. Cette phase pourrait débuter à partir de 2023.
- la dernière concerne les travaux d'aménagement de la gare. Cette phase est prévue s'achever à l'horizon 2025.

La plus grande partie des travaux sera réalisée de jour, notamment :
- la préfabrication des ouvrages : quais, bâtiment voyageur pont, quais, pont-route de l'avenue de Gaumont,
- les travaux de terrassement du talus ferroviaire de la Rue des Hauts Bonne Eau et de voies hors zones proches des voies exploitées.

La continuité du fonctionnement du RER E et de la Ligne P revêt un aspect crucial compte tenu de ses implications économiques et sociales. Le maintien des circulations ferroviaires est donc une priorité pour le maître d'ouvrage. Ainsi,

certains travaux sur les infrastructures ferroviaires ou à leur proximité directe devront avoir lieu de nuit (passage souterrain sous les voies ferrées, le raccordement des nouveaux aiguillages, ouvrages d'art). Ces travaux de nuit sont limités au strict nécessaire.

Une partie de ces travaux peut générer des **nuisances sonores**. D'une manière générale le maître d'ouvrage tâche de prévoir les dispositions adaptées pour réduire le bruit à l'occasion de ses travaux :

- Limiter au maximum les émissions de bruit à la source par l'utilisation de matériels conformes aux normes en vigueur et par la mise en place de dispositions d'atténuation lorsque cela est possible et techniquement pertinent (ex : engins insonorisés ou engins électriques, bâches ou clôtures acoustiques dans des secteurs à fort enjeux)
- Réaliser ces travaux, autant que possible, de jour pour limiter la gêne pour le public, dans le respect des arrêtés préfectoraux et municipaux relatifs à la lutte contre le bruit.

SNCF Réseau veille au travers de ses marchés de conception puis, le cas échéant, de ses marchés de travaux, à ce que l'approche acoustique soit menée selon le contexte réglementaire relatif aux bruits de chantier et issu de la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. De manière générale, les entreprises devront mettre en œuvre le maximum de précautions afin de respecter la tranquillité du voisinage. Elles rédigeront des dossiers Bruit de chantier qui seront déposés par SNCF Réseau dans les mairies et la Préfecture du Val-de-Marne, un mois avant le démarrage des travaux. Ils présenteront les dispositions envisagées en vue de réduire les nuisances sonores des travaux :

- l'utilisation d'engins et de matériels conformes aux normes en vigueur sur le bruit et disposant de certificats de contrôle ;
- le choix de l'implantation des équipements sur le site des travaux ;
- l'adaptation des matériels et mode opératoire des travaux ;
- autres dispositions de lutte contre le bruit de chantier à la source : limitation de la vitesse de circulation des engins de chantiers sur les pistes, capotage de matériels bruyants, etc.

Par ailleurs, SNCF Réseau s'engage à mettre en place un Comité de suivi pendant la phase de travaux pour permettre une remontée d'information au maître d'ouvrage sur le bon déroulement des travaux et prendre des mesures palliatives immédiates. Une attention particulière sera donnée au travail d'information des riverains en amont et pendant les travaux.

La création et mise en place d'une troisième voie ferrée et des quais va nécessiter des terrassements de la zone, toutefois globalement limités par rapport aux travaux en cours dans le secteur. A ce stade des études, la solution d'un transport de matériaux mixte par voie routière et ferroviaire est privilégiée. Les circulations ferroviaires engendrées spécifiquement par le projet seront en tout état de cause marginale par rapport aux circulations existantes, ce qui écarte la réalisation d'écran acoustiques dédiés sur la grande ceinture. Plus généralement, lors des transports de matériaux, des itinéraires de chantier seront définis en concertation avec les services de voirie et de police. De plus, l'organisation des circulations dans les différentes phases de chantier et les aménagements spécifiques à mettre en œuvre seront étudiés et mise au point avec les intervenants concernés avant le démarrage des travaux. L'organisation des travaux sera ainsi définie par tranches successives en fonction des impératifs de circulation.

Afin de limiter la gêne durant les travaux, il est également primordial de réduire les perturbations des circulations routières des routes et des cheminements piétonniers au strict nécessaire pour les travaux de la 3ème voie, notamment au niveau de la rue des Hauts Bonne Eau et du tiroir d'arrière gare rue Louis Clozel à Villiers-sur-Marne. **L'accessibilité** de ces rues, bien qu'adaptée temporairement, sera maintenue pour les riverains. Le maintien d'une zone de retournement pour les voitures et camions à l'extrémité Est de la rue des Hauts Bonne Eau sera assuré.

Afin de réaliser les travaux, SNCF Réseau pourrait être amené à négocier des conventions d'occupation temporaire de domaine public ou privé. Ces conventions prévoiront la restitution des emprises, leur remise en état à l'identique après travaux et l'indemnisation des dommages éventuels (mesure compensatoires).

Enfin, SNCF Réseau limitera dans la mesure possible les interventions en zones sensibles qui seront définies précisément lors des investigations géotechniques et du diagnostic de **pollution des sols** actuellement en cours (définition des zones d'installation de chantier notamment). Les modalités d'intervention seront adaptées en conséquence afin d'éviter tout risque sanitaire. Il est à noter que l'aire d'étude fait l'objet dans les années à venir de nombreuses opérations (Bassin de rétention du Ru de la Lande, Ligne 15 Sud – gare GPE et installation terminale embranchée –, ZAC Marne Europe, ZAC Boutareines, etc.) qui rendent complexe la disponibilité de zones de chantier et la gestion des circulations liées aux travaux.

6 – Observations sur la socio-économie du projet et le système de transport

La socio-économie du projet a peu fait l'objet d'observations écrites et c'est plus particulièrement des personnes morales (collectivités, associations) qui se sont exprimées.

Une première dimension de l'enjeu socio-économique est la relation entre ce projet de gare et le contexte environnant, rejoignant d'ailleurs le thème de l'urbanisme.

Partant du constat de la situation existante, des observations (essentiellement des particuliers : 1.05.1, 1.08.1, 1.33.1, 1.50.1) considèrent négativement la localisation de ce projet de gare, entourée de lieux insuffisamment peuplés.

Au contraire, des observations insistent sur la situation très favorable vis-à-vis des perspectives de développement qui se traduisent par plusieurs ZAC et par le corridor de l'ex VDO. L'interconnexion et la double gare (15 et E-P) leur apparaît comme une condition pour concrétiser et réussir ces perspectives. Et inversement, ce développement urbain, tout particulièrement économique, s'inscrira dans le potentiel de fréquentation de la gare (3.02.1, 3.05.3, 4.09.2, 5.03.4).

Réponse du Maître d'ouvrage :

Comme souligné dans la pièce F3 – Description des solutions de substitution, plusieurs facteurs sont à l'origine de la genèse du projet : tout d'abord le constat de l'étroitesse des voiries d'accès à la gare SNCF existante de Villiers centre et les niveaux de congestion élevé observé rendant impossible la réalisation d'un site propre ; de l'autre, la disponibilité de réserves foncières faisant l'objet de perspectives de développement identifiés dans le Contrat d'Intérêt National de la Voie de Desserte Orientale et d'ores et déjà initiées (ZAC Marne Europe, Concours Inventons la Métropole – Les Balcons sur Paris). C'est ce double constat qui a conduit l'implantation de la gare Bry-Villiers-Champigny sur la ligne 15 Sud.

Le projet de gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny permet (i) l'accès de l'est du 94 et du 77 au Grand Paris par l'interconnexion avec le RER E et la ligne P (ii) de répondre à un besoin de mobilité futur du quartier de gare.

Une deuxième dimension concerne la place de cette gare dans le réseau de transport et la qualité de service que procurera ce réseau.

Un reproche est le temps supplémentaire, de 3 à 4 minutes, sur le RER E pour cause d'un arrêt supplémentaire (1.17.1, 1.33.2).

Des interrogations portent sur :

- le terminus à Villiers sera-t-il maintenu ou reporté à la nouvelle gare (1.17.2) ?
- quelles seraient les conséquences de la non électrification de la ligne Paris-Troyes (1.39.1) ?
- y aura-t-il des possibilités d'arrêts des trains Paris-Troyes (3.09.5) ?

Des demandes précises sont formulées :

- garantir le schéma directeur Paris-Est (1.31.4) ;
- confirmer qu'il n'y aura pas de trafic de trains supplémentaires (4.03.5) ;
- garantir le maintien de la desserte actuelle de la gare des Boullereaux (4.03.10, 5.03.3).

Le calendrier de mise en service de la gare SNCF est attendu au plus tôt après, si possible en même temps que celle de la gare sur la ligne 15 (1.23.2, 3.02.2, 4.09.1, 5.01.2).

Enfin, certaines personnes reviennent à l'hypothèse ancienne d'une interconnexion à la gare actuelle de Villiers-Le Plessis-Trévise, ignorant ou semblant ignorer le constat que la gare BVC sur la ligne 15 Sud est en cours de construction (1.39.2, 1.42.1, 4.03.6, 4.04.6)

Réponse du Maître d'ouvrage :

La pièce G – Dossier d'évaluation socio-économique du projet met en balance deux effets hétérogènes pour les usagers des transports en commun du fait du projet. Alors que certains bénéficient de gains de temps grâce aux nouvelles correspondances possibles, d'autres subissent les pertes de temps liées à l'arrêt supplémentaire en gare de Bry-Villiers-Champigny. Bien consciente de ces enjeux, IdF Mobilités, autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France, a fixé des objectifs de performance à SNCF Réseau en limitant la perte de temps de parcours entre 2 et 3 min pour les RER E et entre 3 et 4 min pour la Ligne P.

Globalement, les prévisions de trafics voyageurs et le bilan socio-économique associé montrent que les gains de temps permis par le projet prévalent sur les pertes de temps des anciens usagers (dont font partie les usagers subissant l'arrêt supplémentaire).

Concernant le terminus existant de Villiers, il n'a pas été question, jusqu'à présent, de reporter les missions Villiers du RER E vers la nouvelle gare de Bry-Villiers-Champigny. Au contraire, les orientations d'IdF Mobilités tendent vers un prolongement des missions Villiers du RER E vers Roissy-en-Brie (projet RER E Est +) de façon à permettre entre autres :

- Une meilleure répartition des voyageurs entre les trains du RER E afin de décharger les trains au départ de Tournan-en-Brie ;
- Le doublement de la fréquence de desserte d'Emerainville-Pontault-Combault et de Roissy-en-Brie avec 8 trains/h en heure de pointe et 4 trains/h en heure creuse.

L'électrification de ligne Gretz-Troyes permettra le déploiement du matériel roulant Francilien sur la branche Provins de la ligne P. Plus capacitaire que le matériel existant, cela permettra de répondre au problème de charge importante des trains entre Verneuil l'Etang et Paris. Ce déploiement est une condition nécessaire à l'arrêt des trains de la ligne P provenant de Provins en gare de Bry-Villiers-Champigny, compte tenu des contraintes liées aux hauteurs de quai. Le matériel roulant existant sur les missions Provins (AGC) a un plancher à 59 cm et l'accessibilité PMR aux trains RER E de nouvelle génération nécessite des quais hauts à 92 cm. Cette contrainte étant posée, il convient de rappeler que seule l'électrification de la section Gretz-Provins est nécessaire pour le déploiement du Francilien. C'est la 1ere phase de l'opération globale dont la mise en service est prévue en 2021 et dont le financement, déjà largement avancé, devrait être bouclé à l'automne 2018.

Concernant le **nombre de circulations ferroviaires** circulant sur les voies du RER E, il convient de rappeler que le projet n'induit pas d'évolution du nombre de circulation. Il reviendra à IdF Mobilités en tant qu'autorité organisation de la mobilité en Ile-de-France, de définir l'offre de transport RER E et des trains de la ligne P. Concernant les InterCités, l'autorité compétente est la Région Grand Est, toutefois, l'hypothèse de dimensionnement donnée par IdF Mobilités ne prévoit pas d'ajout de nouvelles circulations ferroviaires. Seul un arrêt à Bry-Villiers-Champigny de l'ensemble des circulations RER E et Transilien P a été étudiée. Il faut noter que la succession de trains rapides (ligne P, IC) avec des trains omnibus (RER E), et la présence du viaduc de Nogent, véritable goulet d'étranglement avec une seule voie par sens de circulation, ne permettent pas d'envisager d'évolutions notables du trafic ferroviaire.

Dans son courrier du 30 janvier 2018 (voir Pièce H3 – Avis du CGI et mémoire en réponse du MOA), IdF Mobilités précise que la **fréquentation de la gare des Boullereaux Champigny** est moins importante que celle d'autres gares du RER E

(Val-de-Fontenay, Bry-Villiers-Champigny et Villiers-sur-Marne notamment) et restera à ce niveau. Elle est desservie par une seule des deux missions du RER E, soit un train tous les quarts d'heure sur l'ensemble de la journée.

Enfin concernant l'hypothèse d'une interconnexion RER E / Ligne 15 Sud en gare SNCF existante de Villiers-sur-Marne, le maître d'ouvrage renvoie à la pièce H3 – Avis du CGI et mémoire en réponse du MOA. En effet, il y est présenté une appréciation des aménagements induits sur le réseau ferré national et du surcoût associé à une hypothèse de positionnement d'une gare d'interconnexion en gare existante de Villiers centre, où la ligne 15 continue de longer le tracé de la ligne E du RER. La SGP quant à elle a répondu sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son courrier du 8 janvier 2018.

Une troisième dimension de l'enjeu socio-économique tel que relevé par le public réside dans le financement de ce projet.

C'est d'une part l'incertitude identifiée ou ressentie sur les possibilités de financement de ce projet et sur les conséquences si la réalisation était repoussée (3.03.2, 3.05.2, 4.03.7).

C'est d'autre part la revendication d'une sécurisation au plus vite du plan de financement de ce projet, avec des engagements explicites (1.23.3, 5.01.3, 5.02.3, 5.03.2).

Réponse du Maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage précise que le financement des études d'avant-projet et de la procédure d'enquête publique est acquis. Un tour de table des financeurs pour la prochaine phase d'études détaillées (niveau PRO), la réalisation des DCE et de la consultation est d'ores et déjà entamé sous l'égide du Préfet de Région Île-de-France.

Une quatrième dimension rencontrée dans les interventions du public qui s'est exprimé concerne des solutions éventuelles pour améliorer les possibilités de financement.

Des propositions sont formulées par quelques intervenants :

- réaliser la 3° voie, mais reporter la construction de la gare SNCF à plus tard (4.03.9) ;
- réaliser cette gare et ses voies avant 2025 et repousser à au-delà de 2030 la réalisation, de la ligne 15 Est, considérée comme moins urgente car partiellement en doublon avec le RER E (1.25.2, 1.27.1) ;
- faire participer davantage de financeurs : SGP (5.03.2), SNCF Mobilité (5.03.5), des collectivités locales (5.01.3) ;
- imputer au moins partiellement le coût de la 3° voie au projet RER Est+ (5.03.7).

Réponse du Maître d'ouvrage :

La seule raison d'être de la portion de voie nouvelle entre les Boullereaux et Villiers-sur-Marne est de permettre aux trains de desservir la nouvelle gare SNCF / GPE de Bry-Villiers-Champigny sur le principe de l'alternat. Ce fonctionnement « en alternat » suppose de mettre en œuvre un système à 2 voies dans le sens de la pointe :

- 2 voies sont dédiées au sens pair (vers Paris) le matin ;
- 2 voies sont dédiées au sens impair (vers la Province) le soir.

Si l'idée d'échelonner les investissements pour atteindre une meilleure soutenabilité financière est une piste intéressante, la réalisation de la seule 3eme voie n'apporte aucun avantage immédiat et ne répond à aucun des enjeux du projet.

Le maître d'ouvrage confirme que la réalisation du tiroir d'arrière-gare de Villiers-sur-Marne bénéficiera également au projet RER E Est + puisque la portion de voies créée pour réaliser le tiroir constituera une amorce de la 3ème voie ferrée prévue dans le cadre du projet de prolongement à Roissy-en-Brie des missions Villiers du RER E. En l'absence du projet de gare, ces aménagements devront être réalisés par le projet RER E Est +.

Néanmoins, il s'agit d'un investissement indispensable au projet de gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny car il permet d'améliorer le fonctionnement du terminus de Villiers-sur-Marne en particulier pour résorber l'impact lors de

situations dégradées. Ainsi, l'estimation du projet de gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny intègre le coût de réalisation du tiroir de retournement à Villiers.

7 – Observations sur l'enquête, son dossier, son déroulement

Le déroulement de l'enquête proprement dit n'a pas donné lieu à observation.
Des observations, en nombre restreint, ont porté sur le dossier et sur l'information. Des personnes ont déploré :
- un manque de **concertation** avec les riverains, considérant qu'aucune rencontre n'avait été programmée (3.04.1),
- un dossier incomplet quant au **plan de financement** des divers accès à la gare (*Pièce F chap 2)* (3.06.1),
- l'absence de descriptif des circulations douces (*Pièce F chap 4)* (3.06.2)
- l''insuffisance d'**affichage** au niveau de l'emplacement de la gare, pas de distribution de plaquettes dans leur boite à lettres (4.03.1,4.04.3).

L'**étude d'impact** est critiquée par une personne ; les plans ne seraient pas à jour (3.06.1).

Enfin une question a été posée relative à la ligne RER E Est+ : sachant que ce projet doit faire l'objet prochainement d'une enquête publique : **pourquoi dissocier** les deux enquêtes (4.03.8) ?

Réponse du Maître d'ouvrage :

SNCF Réseau tient à rappeler le processus de **concertation** mis en place. En sus des 2 ateliers thématiques dont un consacré exclusivement aux riverains des Simonettes et des 2 réunions publiques dans le cadre de la concertation réglementaire L103-2 de l'été 2016, le maître d'ouvrage s'inscrit dans une démarche de concertation continue.

Dès la clôture de la phase de concertation réglementaire, le maître d'ouvrage a rappelé la méthode qu'il entendait mettre en œuvre pour la poursuite du dialogue, à savoir revenir vers le territoire d'ici à l'enquête publique. Un contact régulier avec les associations de riverains s'est opéré depuis, et des rencontres sur site se sont tenues mi-février 2018 avec pour objectifs de rencontrer les riverains immédiats, de les informer des évolutions du projet depuis la concertation (cadre de vie, foncier…) et d'échanger sur les mesures envisagées (accès à la gare, aménagements d'intermodalité, dispositifs anti-bruit, acquisition foncière, etc.).

Des réunions avec les collectivités se sont poursuivies en 2016 et 2017 afin d'échanger sur l'avancement des études de définition du projet, le calendrier et le suivi des annonces présentées dans le bilan de la concertation. Les services de l'Etat ont également été sollicités sur les dossiers réglementaires à réaliser et les autorisations administratives à obtenir au regard des caractéristiques du projet et de ses impacts envisagés.

Concernant les **modalités de communication de l'enquête publique**, le maître d'ouvrage précise que la rue des Hauts Bonne Eau étant une impasse, le passage devant le panneau cité au début de la rue est systématique pour tous les riverains entrants et sortants de la rue. En outre, un second panneau est présent dans la rue, en face du 13 rue des Hauts Bonne Eau, sur le portail SNCF, à l'endroit même du début de la 3ème voie. Il vient ainsi compléter le panneau cité au niveau de la passerelle (37 rue Eugène Varlin). Ces affichages ont été constatés par huissier de justice (rapport joint à la commission d'enquête, photos N° 49 et N°76).

En outre, ce sont près de 16 600 dépliants qui ont été boités entre le 29 et le 31 mai 2018 dans un rayon de 500 mètres autour des gares des Boullereaux – Champigny et de Villiers-sur-Marne Le Plessis-Trévise, ainsi que tout le long du projet de 3e voie. Le rapport du diffuseur confirme la réalisation de la diffusion dans la rue des Hauts Bonne Eau. Les associations de riverains ont été appelées le 31 mai 2018 pour les informer à nouveau de la tenue de l'enquête publique et des principales modalités de participation.

Un rappel en amont de la tenue de la réunion publique du 14 juin 2018 a par ailleurs été entrepris. 8 500 exemplaires ont été tractés entre le 2 et le 11 juin 2018 (gares des Boullereaux – Champigny, Villiers-sur-Marne Le Plessis-Trévise, Tournan-en-Brie, Paris-Est, marchés de Villiers, de Champigny et de Bry, sur le parking Leclerc et à la Brocante du Parc du Tremblay).

Enfin, des mailings ont été faits, des affiches ont été mises en place chez les commerçants, des annonces via les supports municipaux ont été publiées dans les trois communes concernées.

Concernant les **accès à la gare** et notamment Altival, le maître d'ouvrage SNCF Réseau précise qu'il ne relève de sa compétence d'en détailler le plan de financement. L'enquête publique du projet ALTIVAL est prévue en 2019 et devrait permettre au maitre d'ouvrage du projet, le conseil départemental du Val-de-Marne, d'apporter des précisions sur le financement et le calendrier de cette opération dont la mise en service est prévue en 2024.

La dissociation des projets de gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny et de prolongement des missions de Villiers à Roissy-en-Brie (RER E Est +) résulte du fait que ces deux projets poursuivent des objectifs différents :

- Le premier consiste à créer un accès au métro automatique du Grand Paris pour les Val-de-marnais et les Seine-et-marnais par l'interconnexion avec le RER E et la ligne P ainsi qu'à répondre à un besoin de mobilité du futur quartier de gare ;
- Le second recherche à mieux équilibrer la charge des trains du RER E entre Tournan-en-Brie et Villiers-sur-Marne.

Les deux projets sont indépendants, même si la cohérence technique globale est assurée. En particulier, dans l'hypothèse où le projet RER E Est + ne se ferait pas, les infrastructures prévues au titre du projet de gare nouvelle SNCF de Bry-Villiers-Champigny et en particulier le tiroir d'arrière-gare à Villiers permettent l'exploitabilité des trains.

8 – Observations ne concernant pas directement le projet, mais en lien avec la mobilité

La commission a relevé quelques observations ne relevant pas directement de ce projet de gare SNCF, mais cependant en lien avec la mobilité. Elles concernent :
- la circulation sur le boulevard Georges Méliès à Bry, qui sera impacté par la réalisation d'Altival (2.01.1),
- la gare de Villiers centre dont il faut revoir les accès (3.09.6) et qu'il faut rénover et agrandir (1.33.3),
- l'hypothèse d'une gare routière internationale ("cars Macron") dans le programme d'aménagement autour de la gare BVC.

Réponse du Maître d'ouvrage :
Les observations concernant le projet Altival et la gare routière internationale ont été soumises au Conseil Départemental du Val-de-Marne, pilote de l'étude de pôle sur la gare de Bry-Villiers-Champigny et maitre d'ouvrage du projet Altival.

Concernant la gare SNCF existante de Villiers-sur-Marne, les études montrent que malgré la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny et le prolongement du terminus de Villiers à Roissy-en-Brie, la tendance à l'horizon 2025 est à une stagnation de la fréquentation.

9 - Observations complémentaires de la part de la commission d'enquête

9.1. Impacts sur la rue Louis Clozel à Villiers.

Comment sera pris en compte l'impact du chantier sur l'accès automobile des riverains.
Comment sera pris en compte l'impact sonore et paysager de l'élargissement de la plateforme ferroviaire (plan de voies) vis-à-vis des riverains qui seront situés à moins de 10 m du mur de soutènement de la 3° voie.

Sur cette section, l'hypothèse d'élargissement de la plateforme ferroviaire vers le Sud a-t-elle été examinée ?

Réponse du Maître d'ouvrage :

Les méthodologies précises de réalisation des travaux sont en cours d'étude. Les travaux relatifs au mur de soutènement devraient durer autour de 4 mois. Ces travaux entraineront des perturbations ponctuelles concernant les places de parkings situées dans la rue Louis Clozel, qui nécessiteront une réponse concertée avec la commune et les riverains concernés. Toutefois, l'accès automobile sera maintenu.

Le maitre d'ouvrage précise que les études acoustiques prennent en compte la proximité de la 3eme voie par rapport au bâti et n'ont pas identifié de dépassement des seuils ou de hausses significatives des niveaux de bruit (voir Pièce F.5 – Etude d'impact / Impacts et Mesures, §1.8.1). La réalisation du mur de soutènement sera accompagnée d'un traitement paysager, développé dans l'étude d'impact et qui pourra faire l'objet d'une concertation spécifique avec la commune et les riverains afin de l'améliorer.

Comme rappelé dans le dossier d'enquête (voir Pièce F.5 – Etude d'impact / Impacts et Mesures, §1.8.1) le maître d'ouvrage s'est engagé à conduire une campagne de mesures sur site une fois le projet réalisé. Ceci permettra de confronter les niveaux réels de bruit aux objectifs fixés par la réglementation et de mettre en œuvre les mesures de protection adaptées en cas de dépassement avéré.

Concernant l'hypothèse d'élargissement de la plateforme ferroviaire vers le Sud au niveau de la Rue Louis Clozel, le maître d'ouvrage indique que le choix d'implantation de la 3eme voie résulte de la présence d'emprises foncières SNCF au Nord des voies, au niveau du Sentier des Marins, ce qui permet de réduire l'impact foncier global sur le secteur. Les contraintes imposées par les normes de tracé ferroviaire ne permettent pas d'envisager une portion de voies de quelques dizaines de mètres au sud au niveau de la rue Maximilien, laquelle deviendrait également soumise à de nouvelles nuisances, puis un décalage au Nord au niveau du Sentier des Marins. Par ailleurs, cette zone ne présente aucun accès routier permettant la réalisation des travaux, ce qui induirait des expropriations significatives.

9.2. Acquisitions foncières, à Champigny (quartiers des Simonettes).

A quelle date un calendrier pourra-t-il être annoncé, qui lèvera, au moins partiellement les incertitudes sur celles des parcelles qui devront ou non être nécessairement acquises ?

Réponse du Maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage rappelle qu'il s'inscrit dans l'approche classique de réaliser l'enquête parcellaire après l'enquête d'utilité publique et une fois que les études de conception détaillée sont achevées afin de permettre une détermination la plus précise possible des besoins fonciers liés au projet. Il a par ailleurs présenté les avancées du projet en février 2018 afin de permettre aux personnes concernées d'appréhender au mieux la question foncière, les modalités administratives et la temporalité associée.

Dans cette philosophie, comme précisé au §3. Observations sur les aspects fonciers, SNCF Réseau tient à rappeler que l'ensemble de la conception du projet a eu pour objectif d'éviter (alternative à la solution 4 voies) puis de réduire les besoins fonciers pour la réalisation du projet. Ainsi, les expropriations potentiellement nécessaires ont diminué de manière continue depuis les premières études.

L'enquête parcellaire, qui constitue l'étape clé dans la détermination des besoins fonciers, est prévue en 2019, postérieurement à la déclaration d'utilité publique (voir Pièce A – Objet de l'enquête publique, informations juridiques et administratives, §4.1.1). Elle permettra de déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet déclaré d'utilité publique et d'identifier leurs propriétaires. Conduite sous la responsabilité du préfet de département, elle donnera

lieu à une enquête publique spécifique qui permettra à toutes les personnes concernées de consulter un dossier déposé en mairie et de faire connaître leur situation foncière (servitudes, locataires...) auprès d'un commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif.

Toutefois, afin de répondre aux préoccupations exprimées, le maitre d'ouvrage s'engage à revenir à nouveau vers les riverains des Simonettes en décembre 2018 pour identifier les acquisitions foncières incontournables et celles définitivement écartées, dans la continuité des échanges de février 2018. SNCF Réseau tient à préciser que, lors de cette présentation, puisque les études de conception détaillées ne seront pas encore totalement achevées – les méthodes travaux en particulier ne seront pas définitivement arrêtées – des incertitudes pourraient encore persister concernant certaines parcelles.

9.3 Gare BVC et lignes E et P

La réalisation concomitante de la gare BVC et de la ligne RER E Est+ pourrait-elle générer des économies d'échelle en phase travaux ?
Le report de l'électrification de la ligne P aurait-il un impact sur l'évaluation socio-économique de la gare BVC ?

Réponse du Maître d'ouvrage :

Des économies à l'échelle des deux projets ont d'ores et déjà été réalisées dans la conception même du projet. Les infrastructures nécessaires à l'exploitabilité du projet de gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny ont été optimisées et conçues de manière à éviter des coûts frustratoires. Le tiroir de retournement des trains en est le meilleur des exemples.

En effet, une autre solution a été étudiée pour améliorer le fonctionnement actuel du terminus des RER E en gare existante de Villiers centre (voir Pièce H3 – Avis du CGI et mémoire en réponse du MOA, §3.1). Elle consistait à créer une 4ème voie et un quai latéral à Villiers de façon à dédier les deux voies centrales pour le retournement des RER E. Ce scénario, bien qu'offrant des garanties en termes de robustesse des circulations ferroviaires, a été abandonné dans la mesure où il s'agissait d'un investissement frustratoire avec le projet RER E Est+ qui prévoit la réalisation d'une 3ème voie ferrée depuis la gare SNCF de Villiers centre jusqu'à Emerainville.

Indispensable au projet de gare de Bry-Villiers-Champigny pour améliorer la robustesse du plan de transport, le tiroir de retournement à Villiers constitue l'amorce de la 3ème voie qui devra être réalisée jusqu'à Emerainville dans le cadre du projet RER E Est+, portion de voies qu'il aurait été indispensable de réaliser dans l'hypothèse d'une non-réalisation du tiroir d'arrière gare de Villiers-sur-Marne Le Plessis-Trévise.

Une concomitance des travaux de la gare BVC et de RER E Est+ permettrait d'économiser un appareil de voie en arrière gare de Villiers, une massification des interceptions de circulation nécessaire aux travaux. Ces économies sont difficilement chiffrables sans une étude approfondie qui ne peut pas être lancée à court terme compte tenu du stade préliminaire du projet RER Est +.

Comme précisé auparavant, un report de l'électrification de la ligne P entre Gretz – Provins induirait une absence de desserte de la gare de Bry-Villiers-Champigny par les trains de la branche Provins de la Ligne P. L'impact associé sur la VAN-SE du projet concernerait la monétarisation des gains de temps associés aux flux de voyageurs concernés par une correspondance entre la branche Provins et la ligne 15 Sud. L'investissement sur l'infrastructure étant le même avec ou sans arrêt de la branche Provins à Bry-Villiers-Champigny, l'impact sur la VAN-SE serait a priori au détriment de la rentabilité du projet. L'estimation fine de l'impact sur la VAN-SE est toutefois délicate dans la mesure où l'absence d'arrêt des trains de la branche Provins de la ligne P conduirait à reprendre l'ensemble de l'étude des grilles de dessertes et des trafics résultant.

Toutefois, SNCF Réseau rappelle que l'électrification de la section Gretz-Provins est prévue pour 2021 et que son financement, bien avancé, devrait être bouclé entre les différents partenaires à l'automne 2018.

9.4. Prise en compte du confort dans l'évaluation socio-économique.

Le critère "confort des usagers des transports collectifs" (principalement pour les lignes E, P et 15 Sud) entre dans l'évaluation de la rentabilité socio-économique de la gare BVC.C'est ainsi que le total des effets transports "classiques", qui s'élève à 535 M€ (selon la méthode SNCF Réseau) ou 443 M€ (selon la méthode IDFM) est en fait pénalisé par 137 M€ de diminution de confort (SNCF R) ou 12 M€ (IDFM).
En plus du constat de l'écart important selon les deux méthodes, la commission interroge sur l'intérêt éventuel de trains plus fréquents et/ou de plus grande capacité pour éviter la diminution de confort ainsi évaluée, et plus précisément sur l'accroissement de fréquentation des lignes E et P.

Réponse du Maître d'ouvrage :

Concernant les écarts entre la VAN-SE IdF Mobilités (-11,5 M€) et celle de SNCF Réseau (-130 M€) sur la perte de confort des voyageurs dans les trains, les experts du CGI apportent des éléments d'explication dans leur rapport de contre-expertise (Pièce H3 – Avis du CGI et mémoire en réponse du MOA, §3.4 page 38 du rapport de contre-expertise).

De manière générale, la méthode de valorisation est la même entre SNCF Réseau et IdF Mobilités, suite au travail de convergence résultant des recommandations du CGI. Seul le jeu de données de trafics diffère entre les deux évaluations par souci de comparaison. La méthode de valorisation du confort consiste à pondérer le temps de parcours de l'usager avec des coefficients multiplicateurs selon la pénibilité du trajet : plus le nombre de personnes debout par m² est élevé, plus la minute de trajet est affectée d'une pondération élevée.

L'écart majeur entre les deux évaluations en défaveur de celle de SNCF Réseau s'explique par plusieurs facteurs :

- par la part de trafics journalier considérée en situation de congestion ;
- par la croissance très importante des trafics modélisés par SNCF Réseau sur certaine missions du Transilien P dans le sens de la pointe entre Verneuil et Bry-Villiers-Champigny ;
- par un remplissage très hétérogène des RER E vers Paris du fait de la prise en compte dans l'évaluation de SNCF Réseau du « couplage » des missions RER E au niveau de la section entre Villiers et Bry-Villiers-Champigny alors que le modèle d'IdF Mobilités fonctionne en fréquence et peut sous-estimer par conséquent le déséquilibre de charge.

Concrètement ces chiffres traduisent plus de voyageurs debout ainsi qu'une valorisation du temps passé en situation d'inconfort supérieur dans l'évaluation de SNCF Réseau par rapport à celle d'IdF Mobilités.

Enfin, il faut noter qu'une part importante de l'inconfort est liée à la charge des trains sur la ligne 15 Sud postérieurement à la mise en service de gare d'interconnexion alors que par construction, la ligne 15 du Grand Paris Express est censée prendre en compte les trafics provenant de l'ensemble des interconnexions, y compris ceux en correspondance avec les lignes E et P de la gare de Bry-Villiers-Champigny.

Pour répondre à l'interrogation de la commission d'enquête, c'est bien l'objectif du projet RER E Est + que de répondre à cette problématique d'inconfort existante dans les trains de Tournan du RER E. En effet, en doublant la fréquence de desserte des gares d'Emerainville Pontault Combault et de Roissy en Brie avec 8 trains/heure en heure de pointe et 4 en heure creuse, le projet permettra de décharger les trains au départ de Tournan-en-Brie.

Villiers-sur-Marne

Services Techniques et Développement Urbain
Direction Développement du Territoire

Réf : AF/MB/ST
Affaire suivie par :
Sylviane THOUDS
Chef de Service : Affaires Foncières - ERP
01-49-41-30-06
18-2-77

Monsieur Bernard SCHAEFER
55, avenue de Ceinture
94000 CRETEIL

Villiers-sur-Marne, 01 AOUT 2018

OBJET : Enquête publique sur le projet de gare SNCF Bry-Villiers-Champigny.
Référence : arrêté préfectoral n° 2018/1657 du 9 mai 2018.

Monsieur,

Pour faire suite à votre courrier du 16 juillet 2018, je vous informe qu'il nous a été livré le 31 mai 2018 3 affiches qui ont été apposées le 1er juin :

- En mairie
- Au Centre Municipal Administratif et Technique (1 à l'intérieur – 1 à l'extérieur)

Quant aux autres affiches, celles-ci ont été apposées par la SNCF.

En outre, un avis a été publié :

- dans le journal de la ville « Villiers- Infos » du mois de mai-juin-juillet 2018 distribué le 22 juin 2018,
- sur les panneaux lumineux le 4 juin 2018,
- le site Internet le 4 juin 2018,
- Face book le 4 juin 2018,
- Et une communication sur les présentoirs des accueils de la ville.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Monique FACCHINI
4ème Maire Adjoint, déléguée à la cohésion sociale, aux solidarités et à la vie associative

Le Maire
Jacques Alain BENISTI

Député honoraire

Ville de VILLIERS-sur-MARNE 18 Val-de-Marne

Hôtel de Ville - 94355
Villiers-sur-Marne cedex
Tél. : 01 49 41 30 00
Fax : 01 49 41 31 99

Prière de libeller votre courrier à l'adresse de Monsieur le Maire, Député honoraire

République Française

VILLE DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE

PREFECTURE 94
20 JUIL. 2018
ARRIVEE

Direction des Assemblées, Affaires générales et juridiques
Service Travaux des Assemblées
CM

Préfecture du Val de Marne
Direction de la Coordination des Politiques
Publiques et de l'Appui Territorial
Bureau de l'Environnement et des Procédures
d'Utilité Publique
21/29 Avenue du Général de Gaulle
94038 Créteil Cedex

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Objet : Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de construction de la gare de Bry-Villiers-Champigny

Je soussigné, Maire de Champigny-sur-Marne, certifie que l'avis de l'enquête publique citée en objet et l'arrêté n°2018/1657 ont été affichés en vitrine extérieure de la mairie du 18 mai 2018 au 17 juillet 2018 inclus.

Les avis ont également été affichés du 15 mai 2018 au 6 juillet 2018 inclus aux lieux suivants :

8 rue Henri Dunant
161 boulevard de Stalingrad
141-153 boulevard de Stalingrad
13 rue des Hauts Bonne eau
Pont-route -RD10 -D10 (sur le pont, piste cyclable)
61 rue Karl Marx
105 rue Guy Môquet
105 chemin du Pré de l Etang Prolongé
16 rue Georges Wilson
8 rue Silvia Montfort
10 rue de la Côte d'Or
2-4 rue de Greffuhle
1141 rue de Bernaü
8 avenue de la République

HÔTEL DE VILLE
14 RUE LOUIS TALAMONI
94507 CHAMPIGNY-SUR-MARNE
Champigny sur Marne
www.champigny94.fr
TÉL : 01 45 16 40 00
FAX : 01 45 06 45 75
www.champigny94.fr

525 rue du Professeur Paul Milliez
Angle avenue Charles Floquet et rue Diderot
36 rue Albert thomas
3 avenue Marx Dormoy
16 avenue du 11 Novembre 1918
Place de la Résistance
Médiathèque -rue de l'Abreuvoir
61-77 avenue Marx Dormoy
5 avenue Maurice Thorez
106 avenue de la République
26 avenue Danielle Casanova (sortie Parking gare)
26 avenue Danielle Casanova (dépose Minute)
Allée Charles Dullin
Avenue Danielle Casanova - Entrée de Gare
Avenue Danielle Casanova - Ecole Maternelle Casanova
Rue Guy Môquet - Passerelle piétonne
37 rue Eugène Varlin
14 rue Germinal
95 avenue de la République
313-315 Avenue du Général de Gaulle

Fait pour valoir ce que de droit.

Champigny sur Marne, le dix-huit juillet deux mille dix-huit

Pour le Maire
l'Adjointe déléguée
Caroline APOMO