

# Avis favorable pour la gare de Bry-Villiers-Champigny

**Au terme de l'enquête publique sur l'utilité de la gare de Bry-Villiers-Champigny, la commission a rendu un avis favorable, soulignant le consensus autour du projet, son soutien à l'aménagement du territoire et à l'environnement. Des précisions sur les expropriations doivent être apportées en décembre. Retour sur les avantages et inconvénients listés par la commission.**

La commission relève d'abord un large consensus autour du projet. Sur les 73 contributions apportées à l'enquête, dont 50 via Internet, la grande majorité sont favorables au projet. Les réserves, inquiétudes et demandes de précision ont porté en premier lieu sur le cadre de vie, notamment sur les nuisances sonores, avec la réclamation d'écrans phoniques. D'autant que plusieurs signataires subissent déjà des nuisances de chantier du Grand Paris Express ligne 15 Sud. Beaucoup de question sur l'aménagement autour de la gare aussi, avec des demandes expresses de parcs de stationnement en nombre suffisant pour les automobiles et aussi les vélos, ainsi qu'un accès à la gare en bus, en pistes cyclables sûres et en cheminement piéton accessible aux personnes handicapées. Les usagers du RER E, eux, veulent s'assurer que l'arrêt supplémentaire ne vas pas trop rallonger le temps de trajet et, sur ce point, l'association pour la défense du quartier des Simonettes de Champigny veut s'assurer que la fréquence des arrêts à la station des Boullereaux, située 1 km plus loin, ne sera pas diminuée. Plusieurs demandent aussi quelles mesures transitoires sont envisagées pour organiser l'interconnexion s'il y a un décalage dans la construction des arrêts RER E et ligne 15 Sud. Certains, tellement favorables au projet, sont prêts à reporter plus tard la 15 Est pour financer la gare de BVC, indiquant qu'il s'agit d'un doublon. Quelques remarques aussi sur la pollution du site, concernant notamment les cuves enterrées d'hydrocarbure sous l'ancien golf de Villiers.

## Aménagement et desserte

Concernant la desserte du site, SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, répond par le projet Altival du département, une voie de bus en site propre, et évoque également le projet de gare routière par Ile-de-France mobilités (IDFM), précisant que c'est cette autorité organisatrice des transports dans la région qui est compétente en matière de lignes de bus. Est aussi précisé que la circulation douce entre Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne sous l'ouvrage supportant le boulevard urbain Jean Monnet (RD10) disparaîtra dans sa forme actuelle mais sera rétablie au niveau du boulevard Jean-Monnet dans le cadre du projet urbain Marne Europe. Concernant l'aménagement immédiat de la gare, SNCF Réseau indique que l'accès piéton principal sera réalisé par le parvis et que l'accès depuis les Simonettes Sud se fera via les parvis créés 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. Il précise aussi que le projet a été optimisé pour maintenir un accès carrossable aux riverains de la rue des Hauts Bonne Eau. L'accès vélo au pôle sera de son côté géré par la reconfiguration des voiries (principalement RD10) induit par les aménagements d'Altival et des Zac, précise le maître d'ouvrage. A propos du stationnement, SNCF Réseau indique que la création d'un parcs relais relève de la compétence d'IDFM mais précise que l'autorité des transports de la région n'a pas conclu à l'opportunité d'en créer un puisque sera privilégiée la desserte en bus. Sur cette question, la commission d'enquête publique pointe malgré tout le risque de « stationnement sauvage » dans les quartiers existants voisins tout en relevant que cela relève de l'exercice du pouvoir de police du maire en matière de voirie. La commission considère par ailleurs qu'une aire de dépose-minute est indispensable.

## Expropriations

Concernant les expropriations des riverains, SNCF Réseau rappelle que le projet a évolué pour réduire les besoins de foncier, avec notamment une diminution de la largeur du quai côté Simonettes. « *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* », précise le maître d'ouvrage qui s'engage toutefois à rencontrer les riverains des Simonettes en décembre 2018 « *pour présenter les parcelles qui seraient concernées de manière certaine* » et à quelle échéance.

## Protection sonore et vibratoire

SNCF Réseau précise qu'au sud, « *un écran acoustique sera réalisé le long des pavillons compte tenu de la configuration topographique et de la*

*proximité au quai latéral » e tq'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. » Et d'ajouter que le mur de soutènement fera également « obstacle à une partie importante des ondes sonores provenant des circulations sur la troisième voie. » Le maître d'ouvrage s'engage par ailleurs à conduire une campagne de mesures sur site une fois le projet réalisé. Des dispositifs anti-vibratiles sont aussi prévus lors de la pose de voie.*

## **Un référé préventif pour évaluer les dégâts du chantier**

*« 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 », détaille également le maître d'ouvrage.*

## **Nuisances pendant les travaux**

Alors que les travaux du Grand Paris Express pèsent déjà sur les habitants de Champigny, la question de la nuisance des chantiers a fait l'objet d'une longue réponse de SNCF Réseau qui commence par rappeler qu'un effort de coordination est prévu entre les différents maîtres d'ouvrage qui vont intervenir sur les projets concomitants du secteur, lesquels ne manquent pas entre le bassin de rétention du Ru de la Lande, la ligne 15 Sud et sa gare, la zac Marne Europe, la zac Boutareines, Altival... En termes de calendrier, la première phase sera constituée des fouilles archéologiques, mi 2021, puis les travaux de génie civil, début 2022, et enfin les travaux d'infrastructure ferroviaire, à partir de 2023. Un comité de suivi sera mis en place. Concernant le trafic des camions et engins de chantier, des conventions d'occupation temporaire de domaines publics et privés sont envisagées pour faciliter le transit.

## **Conséquences sur la circulation des lignes E, P...**

Selon SNCF Réseau, l'augmentation du temps de trajet liée à l'arrêt supplémentaire sera de 2 à 3 minutes sur la ligne de RER E et de 3 à 4 minutes sur la ligne P. *« 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 et 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 », détaille SNCF Réseau.* En dehors des lignes E et P, il n'est pas prévu en revanche d'ajouter un stop aux lignes qui arrivent de région. *« 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 »,* pointe le maître d'ouvrage. Concernant la desserte de la gare des Boullereaux, SNCF Réseau a répondu en citant un courrier d'Ile-de-France-Mobilité qui pointe 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 qu'elle restera desservie par une seule des deux missions du RER E, soit un train tous les quarts d'heure sur l'ensemble de la journée.

Cette étape primordiale étant franchie, il ne reste désormais plus qu'à finaliser le financement complet du projet.