

# Saint-Maur : le chantier du supermétro devient (enfin) exemplaire



Saint-Maur, ce mardi. La ville et Eiffage, qui doit construire la gare de la future ligne 15 sud, ont signé une charte visant notamment à limiter les nuisances du chantier. **LP/M.J.**

La ville de Saint-Maur et Eiffage ont trouvé un compromis sur les impacts environnementaux du chantier du Grand Paris Express. Mieux, leur accord règle aussi le contentieux vieux de six ans lié à l'usine d'enrobage de Bonneuil.

Les riverains et les commerçants du quartier, déjà passablement excédés par les travaux préparatoires, craignaient le pire : il devrait être évité. Si la charte signée ce mardi entre la ville de Saint-Maur et le constructeur Eiffage est respectée, le chantier de la gare du Grand Paris Express Saint-Maur-Créteil devrait même enfin devenir exemplaire d'un point de vue environnemental. Et réduire considérablement les nuisances attendues. La ville, en conflit avec Eiffage à cause de son usine d'enrobage de Bonneuil, contestait l'attribution du chantier de la gare à la société. Mais Eiffage a finalement consenti à la quasi-totalité des demandes de Saint-Maur. Le contentieux en cours « devrait donc être rapidement levé » a assuré Sylvain Berrios, le maire (LR) de Saint-Maur. Explications.

**Pourquoi un contentieux ?** La ville s'oppose à Eiffage depuis 2011 et l'ouverture d'une usine d'enrobés (comme l'asphalte ou le macadam par exemple) sur le port de Bonneuil. « Les riverains de Saint-Maur (NDLR : situés sur l'autre rive de la Marne) se plaignent d'odeurs désagréables et s'inquiètent de la pollution engendrée », rappelle-t-on en mairie. Qualifiant Eiffage « d'entreprise ne respectant pas toujours les réglementations en matière de respect de l'environnement », Berrios avait, en avril dernier [contesté l'attribution](#) à la société de la construction de la future gare de la ligne 15 sud « faute de garanties sur la santé et l'environnement ».



Saint-Maur. Sylvain Berrios, le maire (LR) de Saint-Maur, et Benoît de Ruffray, le PDG d'Eiffage. LP/C.N.

**Ce que voulait la ville.** Réduire l'impact environnemental de l'usine d'enrobés et les conditions du chantier de la gare du Grand Paris Express. Sylvain Berrios souhaitait « la modification des trajets des camions qui retireront les terres excavées pour construire la gare la plus profonde de France, à 52 m », et insistait pour que « des entreprises saint-mauriennes travaillent sur ce projet ».

**Ce qui va changer sur le chantier de la gare.** Dans un premier temps, Eiffage réduira le trafic des engins de chantier sur les voiries locales en privilégiant les itinéraires alternatifs. Les déblais, eux, seront gérés par une plateforme installée dans le port de Bonneuil. La pollution générée par le chantier devrait, elle, être étroitement surveillée. Enfin, puisque le chantier mobilisera près de 800 collaborateurs, Eiffage s'engage « sur le recours à la sous-traitance locale pour les travaux... » et sur « l'étude des candidatures de jeunes et de publics défavorisés de Saint-Maur en recherche de formations qualifiantes. »

**Ce qui va changer pour les riverains de l'usine d'enrobage.** Le site sera masqué à la vue des habitants et, pour réduire les pollutions aériennes, Eiffage s'est engagé « à stopper l'utilisation du lignite et à le remplacer par des combustibles moins émetteurs, comme le gaz ». La production d'enrobé sera plafonnée à 250 000 t par an. L'usine est capable d'en produire 1 million.

Enfin, Saint-Maur et Eiffage demanderont au port de Bonneuil la réalisation d'une étude des pollutions sur le site, « à enclencher en 2017 pour une publication des résultats en 2018 » précise la charte.

Corinne Nèves