

JANVIER 2017

LIGNE 16 : SAINT-DENIS PLEYEL < > NOISY-CHAMPS (LIGNE ROUGE)

LIGNE 17 : SAINT-DENIS PLEYEL < > LE BOURGET RER (LIGNE ROUGE)

LIGNE 14 : MAIRIE DE SAINT-OUEN < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE BLEUE)

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION UNIQUE - IOTA

CODE DE L'ENVIRONNEMENT, CODE FORESTIER

VOLET
D.2

Avis du Conseil National de Protection
de la Nature et mémoire en réponse
de la Société du Grand Paris

Sommaire

1. AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE 3

2. COMPLEMENTS APPORTES SUITE A L'AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE..... 7

- 2.1. Compléments apportés quant à la prise en compte de la gestion des déblais 9
 - 2.1.1. Rappels des caractéristiques principales du projet des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord9
 - 2.1.2. Quantités et nature des déblais produits 14
 - 2.1.3. Types d'exutoires envisageables en valorisation ou élimination 18
 - 2.1.4. Un dispositif de labellisation des exutoires..... 19
 - 2.1.5. Un dispositif informatisé de traçabilité des déblais 20
 - 2.1.6. Des plateformes de transit et de tri des déblais..... 21
 - 2.1.7. Des plateformes de transbordement fluvial et ferroviaire..... 21
 - 2.1.8. Conclusion 22
- 2.2. Compléments apportés quant au dimensionnement des mesures compensatoires 23
 - 2.2.1. Un grand projet d'infrastructure de transport collectif, mais des impacts sur les milieux naturels et les espèces protégées très réduits..... 23
 - 2.2.2. Espèces protégées : des impacts localisés sur deux sites de faible ampleur 24
 - 2.2.3. Une compensation adaptée et proportionnée aux enjeux impactés et au contexte local 25
 - 2.2.4. Conclusion 27
- 2.3. Compléments apportés quant à la prise en compte globale du Grand Paris Express .. 28

Annexe 1 – Convention type d'accord de partenariat pour le traitement, le stockage et la valorisation des déblais du Grand Paris Express 35

Annexe 2 – Confirmation suite à l'avis du CNPN de l'accord de l'AEV pour la mise en œuvre des mesures compensatoires écologiques prévues dans le cadre de la ligne 16 du Grand Paris Express 43

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

Contexte réglementaire

Dans le cadre de la demande d'Autorisation Unique déposée par la Société du Grand Paris (SGP) pour le projet des lignes 16, 17 Sud (ligne rouge) et 14 Nord (ligne bleue), entre Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel d'une part, et entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel d'autre part, une demande de dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats a été sollicitée, en application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

Cette demande de dérogation est justifiée par l'intérêt public majeur du projet. Elle fait l'objet de la pièce G du présent dossier.

Cette dérogation est requise pour les sites et espèces suivants :

- Ouvrage 0603P - Chemin de la Peau Grasse à Chelles (site du Montguichet) pour 1,83 ha de surface d'habitats favorables impactés en phase travaux,
- Ouvrage 0503P - Chemin de Clichy à Livry-Gargan pour 0,39 ha de surface d'habitats favorables impactés en phase travaux,

Les surfaces impactées se déclinant de la façon suivante pour les différentes espèces :

Secteur d'aménagement (commune)	Espèce	Surface impactée en phase chantier (ha)
0603P (Chelles, 77) / 0503P (Livry-Gargan, 93)	Flambé	1,35 ha
	Thécla de l'orme	1,29 ha
0503P (Livry-Gargan, 93)	Conocéphale gracieux	0,12 ha
	Grillon d'Italie	0,12 ha
	Mante religieuse	0,12 ha
	Oedipode turquoise	0,12 ha

La Commission Faune du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) a rendu un avis sur cette demande en date du 12 décembre 2016.

La présente pièce comprend :

- L'avis du CNPN
- Les éléments de réponse aux points et interrogations figurant dans cet avis.

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

1. Avis du Conseil National de Protection de la Nature

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

1/2

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence du projet : n°2016-10-18-00728
(MEDDE-ONAGRE)

Référence de la demande : n°2016-00728-OFT-001

Dénomination du projet : Ligne 16, 17 sud, 14 nord du Grand Paris Express

DAU - Date de mise à disposition : 18/05/2016

Lieu des opérations : Seine Saint-Denis...

Bénéficiaire : Société du Grand Paris (SGP)- Gaffié Stéphane

MOTIVATION ou CONDITIONS

S'il est noté que les zones remarquables sont globalement évitées par le tracé en sous-terrain, ce dossier souffre d'un résumé non technique capable de dire l'essentiel du projet en 20-30 pages et ses incidences sur le patrimoine naturel (faune) au lieu de disperser le lecteur dans une analyse certes complète mais fastidieuse qui le détourne des vraies réponses auquel le dossier de dérogation aux espèces protégées doit répondre.

Un certain nombre de points et interrogations sont restés sans réponse et ont mis le doute sur la séquence Eviter - Réduire - Compenser comme :

- rien n'est dit sur le volume de déblais extraits des tunneliers. On imagine que 25 à 30 km en sous-terrain vont produire des dizaines de millions de m3 de gravats de qualité variable qu'il faudra stocker. Où ? Sur quels sites de stockage ? Ces points font partie des impacts liés à l'ouvrage non décrit ;
- les mesures compensatoires sont sous-dimensionnées (4,2 ha en 5 sites disjoints) et difficilement gérables en l'état. Il n'est pas montré la plus-value de leur gestion non décrite. Une continuité foncière des sites est à prévoir sur le secteur retenu et une gestion d'un minimum de 30 ans est à garantir par un plan de gestion et des assurances de protection à long terme. La seule intervention foncière de la région et la gestion de l'agence AEV ne constituent pas une garantie de la qualité de gestion des milieux et des espèces patrimoniales associées, d'autant qu'il n'est fait mention d'aucun plan de gestion ;
- un nouveau dossier complémentaire devra préciser en quoi le projet de la ligne 16 n'est pas un des éléments du Grand Projet Express « saucissonné » en plusieurs segments non associés. Une vision globale de l'examen des divers projets mériterait d'être évoquée en introduction du rapport.

Ce sont ces insuffisances au dossier présenté qui amène le CNPN à prononcer un avis défavorable en l'état de nos connaissances.

2/2

MOTIVATION ou CONDITIONS

Président du comité permanent
EXPERT DELEGUE FAUNE
EXPERT DELEGUE FLORE

☐
☒
☐

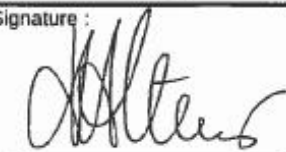
AVIS : Favorable ☐

Favorable sous conditions ☐

Défavorable ☒

Fait le : 12 décembre 2016

Signature :



VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

2. Compléments apportés suite à l’avis du Conseil National de Protection de la Nature

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

2.1. Compléments apportés quant à la prise en compte de la gestion des déblais

2.1.1. Rappels des caractéristiques principales du projet des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord

Le projet objet de la présente demande concerne la réalisation des lignes de métro 16, 17 Sud (Ligne rouge) et 14 Nord (Ligne bleue) – ci-après dénommées lignes 16, 17 Sud et 14 Nord - du Réseau de Transport Public du Grand Paris Express :

- La Ligne 16 relie Noisy-Champs (gare non incluse) à Saint-Denis-Pleyel (gare incluse) ;
- La Ligne 17 « Sud » (partie commune avec la Ligne 16) relie Le Bourget RER à Saint-Denis Pleyel ;
- La Ligne 14 « Nord » relie Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse) à Saint-Denis Pleyel (gare incluse).

La réalisation du projet s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre globale du réseau Grand Paris Express. À ce titre, les objectifs du projet, décrits ci-après, rejoignent pleinement ceux du programme d'ensemble :

- **Favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale** en désenclavant les secteurs de l'est de la Seine-Saint-Denis qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en leur offrant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- **Encourager et renforcer la dynamique de développement et d'aménagement actuellement à l'œuvre sur l'ensemble du territoire traversé**, de la Cité Descartes à la Plaine Saint-Denis ;
- **Présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue**, aussi bien pour les trajets internes au territoire directement desservi par le nouveau métro automatique que pour les trajets ayant pour origine ou pour destination la grande couronne, grâce au maillage avec les radiales ferroviaires RER et Transilien : la ligne 16 offre ainsi un accès vers les pôles de Saint-Denis, du Bourget ou encore de la Cité Descartes aux voyageurs en provenance de la Seine-et-Marne et du Val d'Oise ;
- **Poursuivre l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération**, en s'inscrivant dans le prolongement de la liaison de rocade assurée par la ligne 15 au sud de Paris ;
- **Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux**, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

Notons enfin, que dans la perspective de la candidature de la Ville de Paris pour l'organisation des Jeux Olympiques de 2024, le projet du Grand Paris Express participe à la desserte des sites retenus pour le déroulement de cette manifestation. La mise en service de la ligne 16 fin 2023 permet de répondre à cet objectif.

Le projet des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord fait l'objet d'une description détaillée dans le **volet B du dossier d'autorisation unique**. Seules les principales caractéristiques sont rappelées dans le cadre de ce mémoire pour une bonne compréhension de son périmètre et des enjeux qui y sont associés.

Le projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord comporte :

- **30 kilomètres de tunnel** environ. Du fait du recours à la méthode de creusement au tunnelier, des puits d'entrée et de sortie de ces équipements sont nécessaires ;
- **9 gares** qui permettent d'assurer l'entrée et la sortie des usagers de l'infrastructure souterraine. Ces gares comprennent des services pour assurer le confort des usagers ;
- **36 ouvrages annexes** qui permettent d'assurer la sécurité du dispositif. Ils assurent des fonctions d'accès pour les secours et de ventilation pour le tunnel. En application de la réglementation, ces ouvrages sont nécessaires tous les 800 mètres le long de la ligne ;
- **4 ouvrages spéciaux, appelés entonnements, confondus avec les ouvrages annexes**. Il s'agit d'ouvrages souterrains complexes qui permettent la liaison entre plusieurs lignes :
 - entonnements Est et Ouest de la gare de Le Bourget RER, pour la liaison entre les lignes 16 et 17 Sud ;
 - entonnement du débranchement vers le Site de Maintenance des Infrastructures et Site de Maintenance et de Remisage (SMI-SMR) d'Aulnay ;
 - entonnement permettant la liaison entre la ligne 15 et les lignes 16 et 17 Sud, au droit de l'ouvrage annexe 3300P.

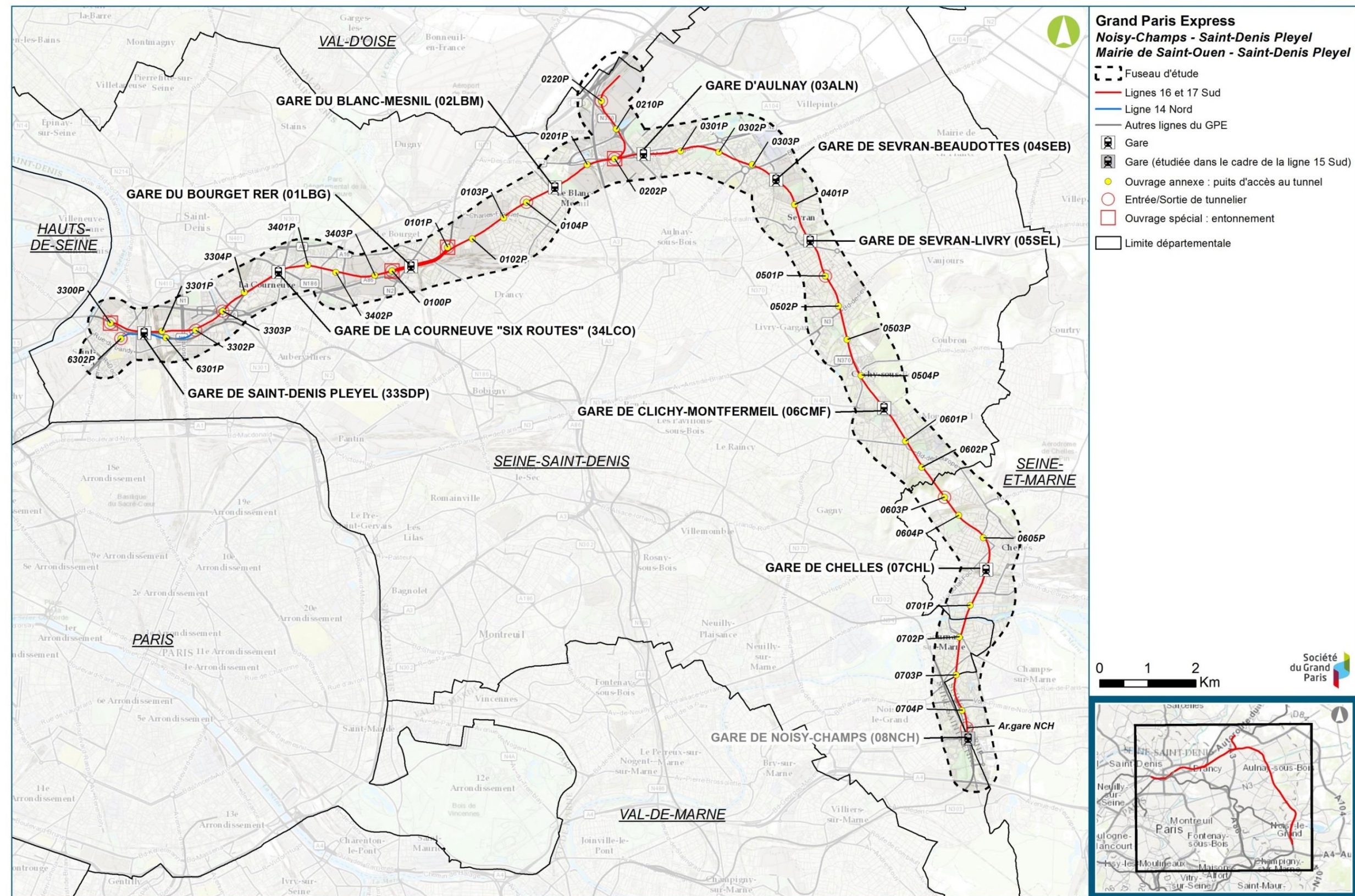
Ces entonnements recevront chacun un des ouvrages annexes (puits de ventilation / désenfumage et accès secours) mentionnés ci-dessus, permettant ainsi la mutualisation des coûts de construction.

Le projet des lignes 16, 17 sud et 14 Nord concerne le territoire de deux départements, sur 14 communes (12 en Seine-Saint-Denis et 2 en Seine-et-Marne) :

- La Seine-Saint-Denis, pour l'essentiel de la ligne 16 et les lignes 17 Sud et 14 Nord ;
- La Seine-et-Marne, pour l'extrémité Sud de la ligne 16, au droit des communes de Chelles et de Champs-sur-Marne.

La carte page suivante illustre la localisation du projet et les emplacements des sites de travaux

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP



Présentation de la zone d'étude et du projet de référence des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue) (Egis / Tractebel, 2016)

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

2.1.1.1. Caractéristiques du tunnel et des puits de tunnelier

La section courante des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord des tunnels ferroviaires réalisés dans le cadre du projet permet l'installation de deux voies de circulation : le tunnel est un monotube bi-voie. Il a un diamètre extérieur de 9,8 mètres.

Entre les entonnements Est et Ouest, de part et d'autre de la gare Le Bourget RER, la ligne 17 Sud se divise en 2 tubes distincts permettant le passage d'une seule voie à sens unique. Les tunnels, dits bitubes monovoie, ont un diamètre extérieur de 7,7 mètres.

Les **puits d'attaque** et de sortie des tunneliers sont des ouvrages de génie civil particuliers permettant le montage des tunneliers en vue du creusement du tunnel, puis leur démontage. Ces puits sont excavés à l'abri d'une enceinte de parois moulées. Leur profondeur varie de 15 à 50 mètres selon l'altimétrie du tunnel.

Des ouvrages définitifs, gares ou ouvrages annexes, sont utilisés comme puits d'entrée et de sortie.

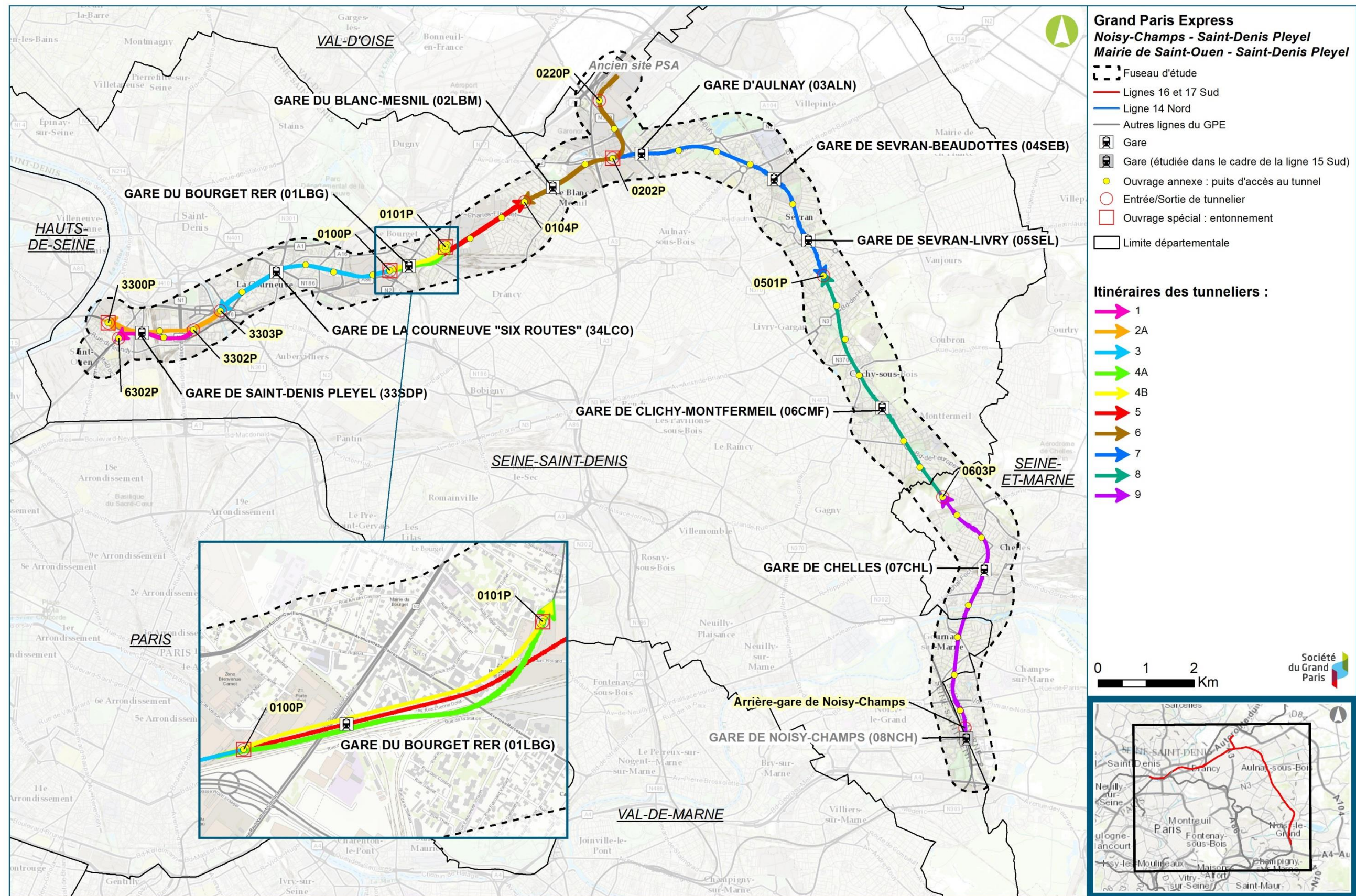
Dans le cadre du projet, 9 tunneliers (nommés 1 à 9) sont envisagés, avec 7 puits d'attaque et 7 puits de sortie (cf. tableau ci-contre).

Puits d'attaque	Puits de sortie	Ligne	Tunnelier n°	Linéaire de tunnel
Arrière gare Noisy-Champs (hors périmètre de l'étude d'impact)	OA 0603P Chemin de la Peau Grasse	16	9	5,5 km
OA 0603P Chemin de la Peau Grasse	OA 0501P Chemin de la Mare au Chanvre	16	8	5,3 km
OA 0202P Terre-plein RN2	OA 0501P Chemin de la Mare au Chanvre	16	7	5,8 km
OA 0220P Ancien site PSA - SMI/SMR Aulnay	OA 0104P Rue V. Hugo	Raccordement au SMI/SMR Aulnay, puis 16	6	3,3 km
OA 0100P Entonnement Ouest - Rue de Verdun	OA 0104P Rue V. Hugo	16	5	3,1 km
OA 0100P Entonnement Ouest - Rue de Verdun	OA 0101P Entonnement Est - Rue du Cdt Rolland	17 Sud - Tube Sud, puis 17 Sud - Tube Nord	4A 4B	1,3 km 1,4 km
OA 0100P Entonnement Ouest - Rue de Verdun	OA 3303P Chemin du Haut Saint-Denis	16/17	3	3,8 km
OA 3303P Chemin du Haut Saint-Denis	OA 3300P Bd Finot	16/17	2A	2,6 km
OA 3302P Stade N. Mandela	OA 6302P Bd A. France	14	1	1,7 km

Puits d'attaque et de sortie des tunneliers

La carte présentée en page suivante présente la cinématique complète du projet.

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP



Cinématique des tunneliers (Egis / Tractebel, 2016)

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

2.1.1.2. Les gares

Pour l'exploitation des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord, 9 gares sont prévues dont 3 gares dites « emblématiques » : il s'agit des gares de Clichy-Montfermeil, Le Bourget RER, et Saint-Denis Pleyel.

Les gares des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord sont toutes des ouvrages souterrains. Leurs quais permettent d'accueillir des trains d'une longueur de :

- 54 m pour les gares des lignes 16 et 17 Nord ;
- 120 m pour les gares de la ligne 14 ;
- 108 m pour les gares de la ligne 15.

Chacune des gares a été positionnée de façon à établir la meilleure correspondance possible avec les réseaux de transport en commun existants, tout en permettant une desserte optimale des quartiers dans lesquels elle s'insère. En outre, les enjeux environnementaux ont été pris en considération afin d'ajuster le positionnement des gares et d'en limiter les éventuels impacts.

Les gares sont conçues pour faciliter les parcours de tous les voyageurs entre la ville et les trains.

Toutes les gares des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord possèdent les mêmes éléments constitutifs :

- Les gares sont dotées **d'émergences** qui assurent l'accès des voyageurs et peuvent également accueillir des locaux d'exploitation. La forme de ces émergences, conçues en lien avec l'environnement urbain, peut varier : il s'agit le plus souvent de bâtiments (ou d'édicules) jouant un rôle de signal et portant l'identité du réseau. Les espaces publics aux abords des gares font par ailleurs l'objet d'aménagements de qualité, assurant de bonnes conditions d'intermodalité et d'irrigation de la ville ;
- Les gares bénéficient toutes d'un **hall d'accueil**, en surface ou en souterrain. Il s'agit d'un espace adapté à une mixité d'activités et capable d'évoluer avec les usages. Celui-ci organise à la fois l'accueil, l'information des voyageurs, la vente des titres de transport ainsi qu'une offre de commerces et de services adaptée à chaque territoire ;
- **Une partie souterraine** relie la surface au tunnel : il s'agit de la « boîte gare » ou « gare enterrée ». La section de cette boîte est différente selon les gares. Elle est rectangulaire pour les gares d'Aulnay, du Blanc Mesnil et de La Courneuve « Six Routes », circulaire pour Le Bourget RER, bi-circulaire pour Chelles et Clichy-Montfermeil, polygonale pour Sevrans-Livry et Saint-Denis Pleyel, ou rectangulaire aux extrémités arrondies pour la gare de Sevrans-Beaudottes. Ces adaptations de formes de boîtes ont des sources différentes : difficultés d'emprise, optimisations techniques ou de volume ...

Les boîtes enterrées ont des longueurs allant de 54 à 64 mètres pour des largeurs de 25 à 64 mètres, à l'exception de la gare de Saint-Denis Pleyel dont les dimensions sont de plus de 120 mètres de long pour environ 80 mètres de large. Leur profondeur varie entre 19 et 35 mètres environ ;

- Les gares enterrées comportent un nombre **d'étages intermédiaires** en rapport avec la profondeur du tunnel ;
- La partie souterraine peut être augmentée **d'excroissances** accueillant différents locaux techniques.

La figure ci-dessous présente un schéma de principe (coupe longitudinale) d'une gare de la ligne 16.

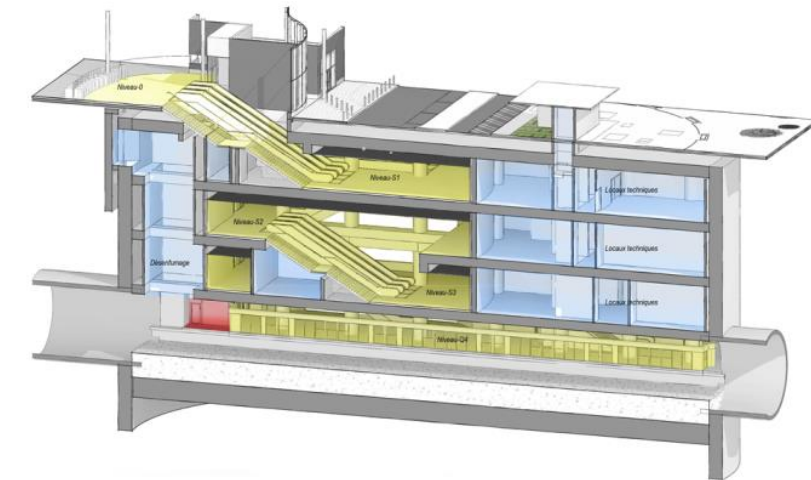
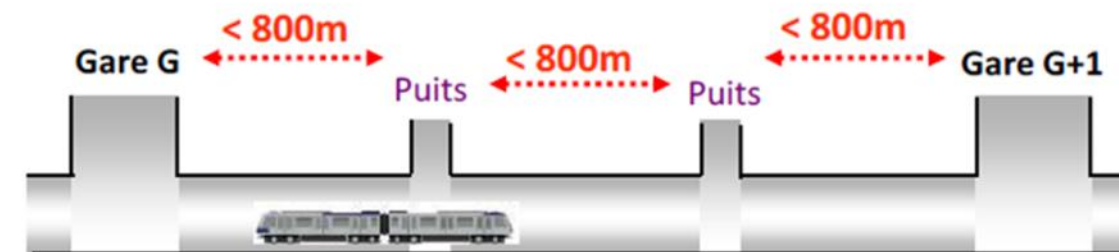


Schéma de principe de la gare de Chelles (Egis / Tractebel, 2016)

2.1.1.3. Les ouvrages annexes

Les ouvrages annexes sont des ouvrages de génie civil jalonnant le tracé du tunnel. La réglementation sur les tunnels (arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes) impose un intervalle maximal de 800 m pour les puits d'accès secours et de 1 600 m pour les puits de ventilation / désenfumage. Ces deux fonctions sont intégrées en un seul ouvrage dans le projet.



Principe d'implantation des puits de ventilation et d'accès secours (Egis / Tractebel, 2016)

La disposition du puits privilégiée est le puits décentré de l'axe du tunnel avec rameau d'interconnexion avec le tunnel : cette disposition a l'avantage de s'adapter à de très nombreuses configurations et est plus facile à réaliser avec un tunnel déjà en place.

Le choix du puits rectangulaire ou circulaire avec un rameau est lié à la géométrie du tracé et au foncier disponible. En effet, compte tenu de la densité de l'urbanisation, le choix de l'implantation des puits est contraint par l'occupation du sol en surface au droit du tracé.

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

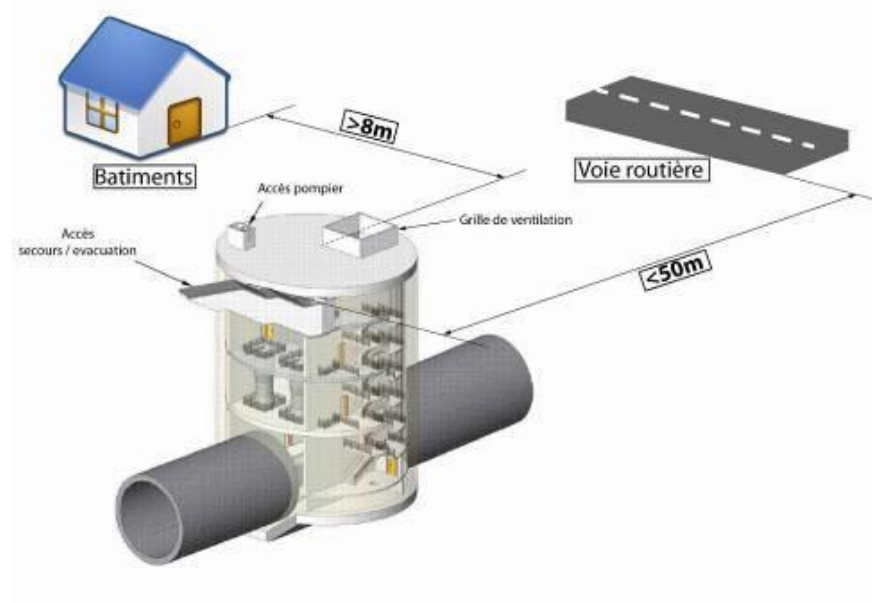
La longueur du rameau d'interconnexion dépend directement de la position de l'émergence en surface et des contraintes inhérentes à son positionnement (cf. figure ci-après). Ce rameau est réalisé généralement depuis le tunnel, en fin de creusement du puits.

À terme, seules les émergences des puits, ainsi que les grilles CVC et les prises de renouvellement d'air resteront visibles. Il s'agit, dans le cas général, de la grille de ventilation/désenfumage (pour les ouvrages avec système de ventilation) et de la trappe d'accès pompier.

Les fonctions principales de ces ouvrages sont les suivantes :

- Permettre l'accès des secours au tunnel en cas d'incident nécessitant une intervention ;
- Permettre l'évacuation contrôlée des voyageurs ;
- Assurer la ventilation, le désenfumage et la décompression du tunnel ;
- Permettre l'épuisement des eaux ;
- Abriter des locaux techniques destinés à remplir diverses fonctionnalités.

Les puits sont souvent multifonctionnels.



Principe d'implantation d'un ouvrage annexe (Egis / Tractebel, 2016)

2.1.1.4. Les ouvrages spéciaux (entonnement, débranchement, dévoiement)

Les lignes 16, 17 Sud et 14 Nord nécessitent 4 ouvrages spéciaux pour assurer les différentes liaisons des voies : les 2 ouvrages d'entonnement de la ligne 17, l'ouvrage de débranchement du SMR Nord et l'ouvrage de raccordement de service entre les tunnels des lignes 15 et 16/17.

Un ouvrage d'entonnement permet le raccordement d'ouvrages souterrains pouvant avoir des sections différentes. Cet ouvrage complexe regroupe généralement dans un volume restreint plusieurs fonctionnalités (autre le raccordement des voies souterraines : puits de ventilation, accès de secours, etc.) et nécessite un phasage des travaux extrêmement précis.

2.1.2. Quantités et nature des déblais produits

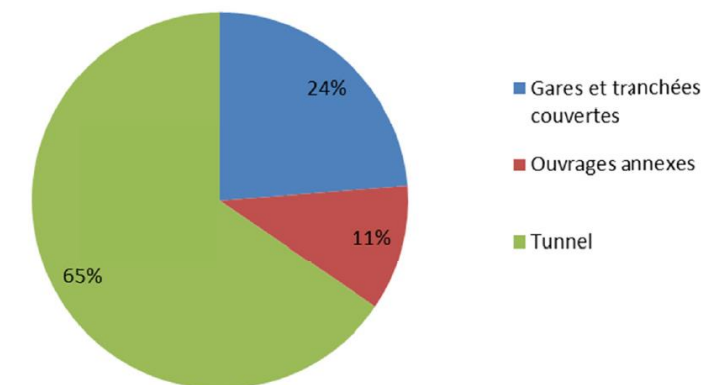
2.1.2.1. Quantités de déblais

La réalisation du projet de métro souterrain des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord sera à l'origine de la production de déblais liés d'une part au creusement des tunnels par la technique des tunneliers et, d'autre part aux travaux de terrassement des gares et autres ouvrages émergents nécessaires au fonctionnement de la ligne.

Chaque site (gare, puits d'entrée/sortie de tunnelier, ouvrage annexe et entonnement) représente un site de production de déblais. Les quantités de déblais extraits pour chaque type de site de production sont détaillées dans le tableau ci-dessous et localisées sur la carte en page suivante.

Le planning de réalisation du projet prévoit le creusement presque simultané des tunnels du tracé. Une dizaine de tunneliers excavera en même temps, produisant ainsi, dans une même période, un volume important de déblais à évacuer.

	Volume
Gares et Entonnements	961 700 m ³
Ouvrages annexes	436 700 m ³
Tunnels	2 649 000 m ³
TOTAL	4 047 400 m³



Estimation de la production de déblais par type d'ouvrage (Source Egis / Tractebel – 2015)

Le volume de déblais à excaver dans le cadre de la réalisation des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord est estimé à environ 4,05 millions de m³, soit plus de 8 millions de tonnes (sur la base d'une densité de 2 t/m³).

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

Les principaux travaux générateurs de déblais sont la construction du tunnel qui représente 65 % du volume total et les gares et tranchées couvertes avec 24 % du volume. Le reste des déblais provient essentiellement de la réalisation des ouvrages annexes. La répartition des modes d'extraction s'effectue de cette façon :

	Volume de matériaux excavés	
Terrassements à l'air libre	1 398 400 m³	35 %
Dont		
Gares et entonnements	961 700 m³	
Ouvrages annexes	436 700 m³	
Tunnelier	2 649 000 m³	65 %

Répartition des volumes de déblais par mode d'extraction (Source Egis / Tractebel – 2016)

Les tableaux suivants présentent une estimation des quantités de déblais produits, au droit de chaque gare, ouvrages spéciaux et ouvrages annexes des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord ainsi que par chaque tunnelier.

	Volume de matériaux excavés (m³)
Chelles	54 700
Clichy-Montfermeil	56 500
Sevran-Livry	49 800
Sevran-Beaudottes	73 400
Aulnay	27 700
Le Blanc-Mesnil	37 000
Le Bourget RER	86 000
La Courneuve Six Routes	39 000

	Volume de matériaux excavés (m³)
Saint-Denis Pleyel	234 600
Débranchement SMI-SMR (0202P)	74 800
Entonnement est (0101P)	66 900
Entonnement ouest (0100P)	105 000
Entonnement Saint-Ouen (3300P)	56 300
TOTAL GARES ET ENTONNEMENTS	961 700

Répartition des volumes de déblais pour les gares et les ouvrages spéciaux (Source Egis / Tractebel – 2016)

	Volume de matériaux excavés (m³)
0704P	10 600
0703P	4 400
0702P	10 100
0701P	5 800
0605P	11 800
0604P	4 000
0603P	67 200
0602P	6 400
0601P	8 000
0504P	10 700
0503P	18 800
0502P	4 700
0501P	7 000

	Volume de matériaux excavés (m³)
0401P	16 900
0303P	11 600
0302P	5 600
0301P	10 400
0220P	62 600
0210P	4 600
0201P	6 300
0104P	16 700
0103P	5 600
0102P	4 500
3403P	9 200
3402P	13 500
3401P	5 600
3304P	9 700
3303P	25 600
3302P	36 100
3301P	6 900
6301P	15 800
TOTAL OUVRAGES ANNEXES	436 700

Répartition des volumes de déblais par ouvrages annexes (Source Egis / Tractebel – 2016)

	Volume de matériaux excavés (m³)
Tunnelier 1	105 300
Tunnelier 2A	220 000
Tunnelier 3	317 600
Tunnelier 4A	58 300
Tunnelier 4B	61 700
Tunnelier 5	266 700
Tunnelier 6	275 200
Tunnelier 7	479 200
Tunnelier 8	428 600
Tunnelier 9	436 400
TOTAL TUNNELIERS	2 649 000

Répartition des volumes de déblais pour les tunneliers (Source Egis / Tractebel – 2016)

2.1.2.2. Nature et qualité des déblais

Le choix du mode de gestion des déblais extraits est fortement dépendant de la nature et des caractéristiques physico-chimique de ceux-ci.

Afin de déterminer la nature des déblais et leurs caractéristiques physico-chimiques, la Société du Grand Paris a réalisé un grand nombre de sondages et d’analyses de sol tout au long du tracé des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord.



Réalisation de sondage de sols

Ces investigations ont permis de mettre en évidence la nature très variées des formations rencontrées ainsi que de leurs caractéristiques physico-chimiques.

Ainsi, les matériaux extraits pourront correspondre à plusieurs catégories :

- **Matériaux inertes** : il s'agit de matériaux respectant les seuils mentionnés à l'annexe 2 de l'arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux conditions d'admission des déchets inertes dans les installations relevant des rubriques 2515, 2516, 2517 et dans les installations de stockage de déchets inertes relevant de la rubrique 2760 de la nomenclature des installations classées. De par ce caractère inerte, ils peuvent être largement réutilisés et valorisés notamment dans le cadre de projet d'aménagement ou pour le réaménagement de carrières de granulats. Lorsqu'elle est nécessaire, leur élimination se fait en installations de stockage de déchets inertes (ISDI).
- **Matériaux naturels non inertes du fait des caractéristiques du fond géochimique** des formations géologiques traversées.
 - Du fait de la présence de sulfates

Le projet est caractérisé par la présence de terrains gypseux et ainsi naturellement riches en sulfates (notamment au sein des formations du Calcaire de Saint-Ouen, des Sables de Beauchamp, des Marnes et Caillasses du Lutécien, et des Masses et Marnes de gypse). Ceux-ci devront faire l'objet d'une gestion spécifique, l'exutoire devant être adapté à ce type de matériaux. Au stade actuel des études et des analyses disponibles sur les sols profonds au droit du tracé, il est possible de mentionner déjà que la grande majorité de ces déblais ne pourra pas être considérée comme inerte. En effet, une partie des terrains en profondeur sont reconnus comme gypsifères naturellement riches en sulfates et présentent donc des dépassements du seuil ISDI pour les sulfates.
 - Du fait de la présence d'autres éléments chimiques

D'autres éléments chimiques peuvent être naturellement présents dans les horizons de sols profonds. Au regard des résultats d'analyses disponibles, des teneurs en sélénium, molybdène et fluorures sur lixiviat supérieures aux « seuils ISDI » sont notées au sein de plusieurs formations.

- **Matériaux pollués en lien avec d'anciennes activités humaines** : L'analyse des données issues des bases de données publiques BASOL et BASIAS, des photographies aériennes anciennes de l'IGN (site internet Géoportail) et les études environnementales réalisées au droit de sites à proximité du tracé, ont mis en évidence des enjeux liés à la pollution des terrains de surface. Ils sont principalement localisés au niveau d'anciennes activités industrielles situées autour de Saint-Denis et Saint-Ouen (extrémité Ouest du projet). De même, des installations polluantes de type : garage automobiles, station-service, ancien terminal TRAPIL ou diverses anciens sites industriels, localisées à proximité du projet, accroissent le risque de découvrir des sols pollués sur les communes suivantes : Chelles, Sevrans, Le Bourget, La Courneuve ou Aubervilliers. Les polluants anthropiques pouvant avoir impacté le sous-sol sont notamment les suivants :
 - des métaux et métalloïdes, qui sont peu mobiles dans les sols et sont donc principalement localisés dans les horizons de surface ;
 - des hydrocarbures, qui peuvent migrer en profondeur et impacter la nappe en surface ;
 - des solvants halogénés chlorés (COHV) qui peuvent migrer en profondeur à travers les sols et les eaux souterraines et s'accumuler à la base des nappes.

Les volumes de terres issues du creusement du tunnel situées sous le niveau de la nappe à une profondeur conséquente présentent un risque de pollution anthropique moins important que les horizons de surface. Cependant, certaines études environnementales réalisées au droit de parcelles localisées à proximité ou à l'aplomb du tunnel permettent d'identifier des zones du tronçon « à risque » au même titre que pour les ouvrages en tranchée ouvertes.

Sur la totalité du projet, 40 % des terrains excavés sont considérés comme inertes. 60 % sont considérés comme non inertes, en raison notamment de la présence potentielle de matériaux sulfatés. En outre, la fraction considérée comme inerte est plus importante pour les ouvrages à ciel ouverts, notamment par le volume important de matériaux gypseux traversé par le tunnelier.

2.1.2.3. Caractérisation des déblais en phase de travaux par les entreprises

Il est à noter que la caractérisation des matériaux réalisée par la Société du Grand Paris aux stades des études d'avant-projet et de projet ne constitue qu'une première étape destinée à appréhender la variabilité des déblais qui seront extraits et réaliser une première estimation des filières de valorisation ou d'élimination envisageables. Ces éléments constitueront des données d'entrée pour les entreprises de génie civil pour établir leurs offres.

En phase de travaux, la Société du Grand Paris, demande dans le cadre des Dossiers de Consultations des Entreprises, à ce que les entreprises titulaires affinent cette caractérisation des matériaux dans une optique d'optimisation des quantités de déblais à évacuer vers les différentes filières, notamment de valorisation.

Trois cas sont à distinguer qui conditionnent les besoins en termes de stockage ainsi que les modalités de caractérisation.

- **Les déblais de creusement par hydro-fraise des tranchées de parois moulées des gares, ouvrages annexes et entonnements.** Ce sont des déblais boueux, et relativement mélangés sur la hauteur d'extraction. Ils sont mis en décantation dans des bacs sur le site même du chantier, caractérisés par réalisation d'analyses physico-

chimiques, puis évacués directement vers des filières et sites de stockage définitif, adaptés à leur qualité.

- **Les déblais de terrassement des gares, ouvrages annexes et entonnements.** Ils constituent la majeure partie des déblais extraits pour la construction de ces ouvrages. Il s'agit de matériaux qui seront extraits par couches successives lors des terrassements, limitant ainsi leur mélange. Ces matériaux ont fait l'objet d'une caractérisation physico-chimiques dans le cadre des investigations réalisées lors des études de conception et dont une synthèse des résultats est présentée du §.8 du volet E3 du présent dossier d'autorisation unique. Cette caractérisation sera complétée par les entreprises en phase travaux. En effet, la SGP demande, dans le cadre des Dossiers de consultation des entreprises (DCE), à ce que les entreprises de travaux de génie civil affinent cette caractérisation dans une optique d'optimisation des quantités de déblais à évacuer vers les différentes filières. Ainsi, une caractérisation systématique des déblais par lot de 200 m³ de sols en place est demandée par la SGP. Cette caractérisation pourra se faire par la réalisation de sondages et d'analyses à l'avancement des terrassements, permettant d'orienter les déblais au fur et à mesure de leur extraction directement vers des filières adaptées. Ainsi, pour ces déblais de terrassement des ouvrages émergents, un stockage provisoire sur site n'apparaît pas nécessaire compte tenu de la possibilité de caractérisation des matériaux en place au fur et à mesure.
- **Les déblais de tunnel issus des forages au tunnelier et extraits au niveau de chaque site de lancement de tunnelier.** Le principe de creusement au tunnelier produit des déblais mélangés sur toute la section du tunnel. Ces déblais mélangés et plus ou moins boueux selon le type de tunnelier utilisé, doivent être caractérisés et triés pour définir les filières de valorisation et de stockage final adaptées.
 - Dans un premier temps, ces déblais font l'objet d'un stockage provisoire de courte durée sur les emprises chantier des puits d'entrée de tunnelier afin notamment de permettre leur ressuyage et un assèchement suffisant pour leur transport. Ce stockage se fait généralement dans de grands bacs. Du fait des emprises travaux qui sont limitées, ce stockage reste toutefois insuffisant pour permettre la caractérisation des matériaux.
 - Compte tenu des cadences moyennes des tunneliers (10 à 12 m par jour en moyenne) et des délais de réalisation des analyses (5 jours en moyenne), il apparaît que dans la plupart des cas, les emprises disponibles au niveau des puits d'entrée de tunneliers sont largement insuffisantes pour le stockage de ces déblais le temps de leur caractérisation. Dans ce cas, une des solutions envisageable est de réaliser la caractérisation de ces déblais sur des **plateformes de transit et de tri** déportées. Une fois les analyses réalisées (par lot de déblais de 500 m³ selon les exigences contractuelles de la Société du Grand Paris), les déblais peuvent alors être évacués vers les filières adaptées. Plusieurs plateformes de ce type sont envisagées par la SGP ; elles sont localisées sur les communes de Bruyères-sur-Oise, Saint-Thibault des Vignes et Aulnay-sous-Bois et sont décrites au §. 3.6.2 du volet E3 du dossier d'autorisation unique.

A noter que les stockages réalisés sur les emprises chantiers de l'ouvrage annexe 3303P sur la commune d'Aubervilliers et de l'entonnement ouest sur la commune de La Courneuve sont d'autre part associés à des **plateformes de transbordement** destinées à évacuer les déblais par barges ou par train. Ces plateformes, incluses dans les emprises travaux du projet, assurent uniquement une fonction de transfert vers la voie d'eau ou le rail, avec un stockage tampon limité sans fonction de tri et de caractérisation.

2.1.3. Types d'exutoires envisageables en valorisation ou élimination

2.1.3.1. Types d'exutoires envisageables

Compte tenu de la nature des déblais identifiée, différents types d'exutoires sont envisageables, tant en valorisation qu'en élimination.

Comme mentionné précédemment, un des objectifs principaux de la Société du Grand Paris est de valoriser au maximum les déblais qui seront extraits pour les travaux du Grand Paris Express. Dans le cadre de ce projet, la Société du Grand Paris a défini plus précisément la valorisation, comme tout mode de gestion des matériaux excavés dont la destination n'est pas une filière définitive de stockage : l'utilisation des matériaux excavés doit répondre à un besoin technique, environnemental, ou plus généralement de projet d'aménagement pour être considéré comme de la valorisation. Ainsi, sont notamment considérés comme de la **valorisation** le type d'opérations suivantes :

- Réutilisation sur le site lui-même d'excavation ou sur un autre chantier,
- Réutilisation dans le cadre de réaménagement de carrières :
 - Dans le cas général, les carrières de granulats peuvent accepter des matériaux inertes pour leur réaménagement (des dérogations sont possibles pour accepter également des matériaux présentant des dépassements de seuils inférieurs à 3 fois les seuils ISDI)
 - Concernant le cas spécifique des carrières de gypse, l'arrêté du 30 septembre 2016 a ouvert la possibilité pour celles-ci d'accepter des matériaux naturellement sulfatés sous réserve de compatibilité avec le fond géochimique de la carrière et du respect de certaines règles d'admission.
- Réemploi dans le cadre d'un projet d'aménagement clairement identifié et autorisé. Il s'agit généralement de projets portés par des collectivités ou des aménageurs et répondant à une réelle finalité indépendamment du stockage de matériaux (par exemple, parcs urbains).
- Réemploi dans la filière du bâtiment et des travaux publics ou toute autre filière industrielle (cimenteries, briqueteries, ...) ou encore au comblement et sécurisation d'anciennes carrières souterraines.

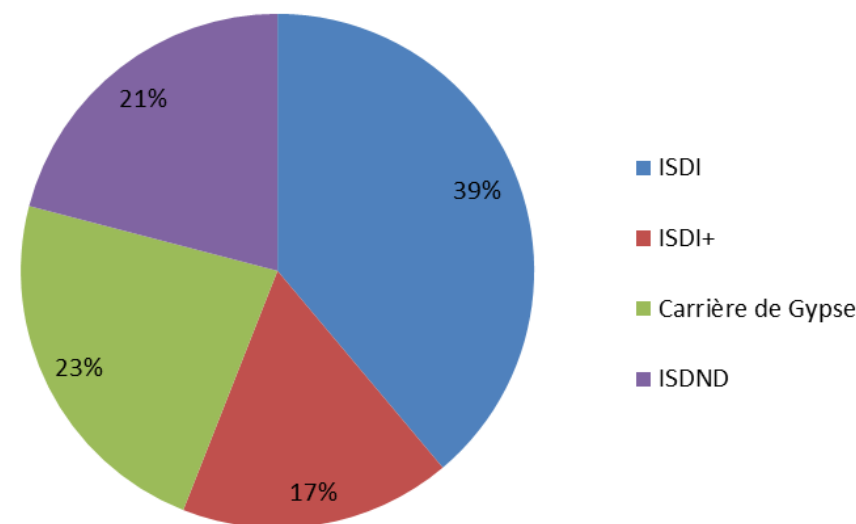
Les **filières d'élimination** correspondent quant à elles aux principaux types d'installations de stockage de déchets :

- Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI – classe 3), pour les déblais non impactés par les activités de surface ou de sols de surface ayant fait l'objet d'analyses des paramètres ISDI et ne présentant pas de dépassement de ces derniers. Ces seuils sont définis par l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014.
- Installation de Stockage de Déchets Inertes négociée (« ISDI plus »), pour les déblais non impactés par les activités de surface ou de sols de surface ayant fait l'objet d'analyses des paramètres ISDI et ne présentant que des dépassements allant jusqu'à 3 fois le seuil ISDI (valable uniquement pour les paramètres sur lixiviat). Ces seuils sont définis par l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014.

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

- Installation de Stockage de Déchets Non-Dangereux, non inertes (ISDND – classe 2), pour les déblais présentant des dépassements des seuils ISDI supérieurs à 3 fois le seuil autorisé et donc considérés comme non inertes.
- Installation de Stockage de Déchets Dangereux (ISDD – classe 1), essentiellement pour des déblais présentant des pollutions d'origine anthropiques très importantes.

Le graphique ci-dessous présente de manière synthétique, sur la base des seuils existants pour les différentes filières et des données disponibles sur les sols en place, une estimation de la répartition de la qualité des déblais des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord.



Estimation et répartition de la qualité des déblais des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord
(Source : Egis / Tractebel - 2015)

Concernant les impacts potentiels de ces sites exutoires sur les espèces protégées et leurs habitats, il est à noter que les ISDI, ISDI +, ISDND, ISDD ainsi que les carrières relèvent toutes de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Ainsi, dans le cadre de leurs démarches de demande d'autorisation d'exploiter, les exploitants doivent mener une étude d'impact traitant notamment de ce volet et demander, le cas échéant, une dérogation au titre de la protection des espèces protégées. Dans certains cas, et cela est fréquemment le cas en ce qui concerne les carrières, l'autorisation de ces exploitations est conditionnée à la mise en œuvre de mesures compensatoires.

De la même façon, les projets d'aménagement sont également soumis, pour être autorisés, à différentes procédures environnementales et d'urbanisme (permis d'aménager par exemple). Notamment, en cas de risque d'atteinte à des espèces protégées ou à leurs habitats, des demandes de dérogation sont déposées par ces porteurs de projets.

La démarche de la Société du Grand Paris présentée ci-dessous permet de s'assurer de la conformité réglementaire de la gestion des déblais. Elle repose sur un double dispositif :

- Un dispositif de labellisation des exutoires, conditionnée par un engagement de respecter une charte de bonnes pratiques
- Un dispositif informatisé de traçabilité des déblais.

2.1.4. Un dispositif de labellisation des exutoires

Si les différentes filières de valorisation ou d'élimination envisageables sont globalement identifiées au stade des études en fonction de la nature des déblais, le choix des sites exutoires relève de la responsabilité des groupements d'entreprises attributaires des marchés de génie civil.

Toutefois, la Société du Grand Paris a souhaité, en amont de la contractualisation des entreprises de travaux avec les gestionnaires d'exutoires, engager une démarche auprès de ces derniers afin de s'assurer du respect de différentes exigences.

Cette démarche s'est traduite par l'établissement d'**accords de partenariats** entre la Société du Grand Paris et les exploitants d'exutoires pour le traitement, le stockage et la valorisation des déblais du Grand Paris Express (cf. convention type en annexe du présent mémoire).

Les exploitants d'exutoires s'engagent à respecter les règles de gestion de la Société du Grand Paris (traçabilité, promotion des transports alternatifs, ...), reprises dans une « **charte de bonnes pratiques** » (ci-contre) à laquelle sont adossés les accords de partenariat.

Cette démarche vise également à donner aux exploitants d'exutoires une vision globale de la gestion des déblais à l'échelle du Grand Paris Express, en termes de calendrier, de quantités et de qualité des déblais. Cette visibilité a pour objectif de permettre aux exploitants de développer leur offre en exutoires pour les opérations de traitement, le stockage ou la valorisation en projet d'aménagement et carrières notamment. Ce dialogue va ainsi contribuer à sécuriser les capacités des exutoires.

Aujourd'hui, ce sont une **trentaine d'exploitants représentant plus de 150 exutoires** qui se sont engagés avec la Société du Grand Paris par la signature de cet accord de partenariat.

Enfin, le processus n'est pas figé et les exploitants d'exutoires qui souhaiteront s'engager ultérieurement pourront le faire.

CHARTRE DE BONNES PRATIQUES POUR LA GESTION DES DÉBLAIS DU GRAND PARIS EXPRESS

La Société du Grand Paris souhaite gérer les terres issues du creusement des ouvrages du Grand Paris Express dans le respect des riverains et de l'environnement.

La stratégie mise en place à cet effet par la Société du Grand Paris repose sur les trois axes stratégiques suivants : la traçabilité, le recours aux transports alternatifs à la route et la valorisation des matériaux.

En tant qu'entreprise responsable, nous participerons à l'atteinte des objectifs environnementaux de la Société du Grand Paris, dans le strict respect de la réglementation en vigueur.

NOS ENGAGEMENTS

Assurer la traçabilité des déblais issus des chantiers du Grand Paris Express que nous gèrerons, à travers l'utilisation systématique de l'outil de traçabilité créé et mis à disposition par la SGP

Favoriser la valorisation des déblais en tant que matériaux, en application des principes de l'économie circulaire

Faire preuve d'équité dans les relations commerciales avec les parties prenantes intervenant dans la gestion des déblais

Privilégier le recours à des modes de transports alternatifs à la route, par voie fluviale et/ou ferroviaire

Contribuer au développement d'exutoires en toute transparence avec la Société du Grand Paris, en regard des besoins

Développer une démarche d'amélioration continue en matière de respect de l'environnement pour la gestion des déblais

Nom de l'entreprise, date, cachet et signature

Charte de bonnes pratiques pour la gestion des déblais du Grand Paris Express, annexé à chaque convention d'accord de partenariat avec les exploitants d'exutoires

La liste de ces exutoires signataires des accords est communiquée aux entreprises répondant aux marchés de génie civil de la Société du Grand Paris. Seuls les exutoires répertoriés dans cette liste seront autorisés à recevoir des déblais du Grand Paris Express.

Cette démarche ne modifie pas la responsabilité des entreprises de génie civil pour la gestion des déblais. Elles pourront proposer d'autres exutoires mais leurs exploitants devront s'engager à respecter la « charte de bonnes pratiques » pour pouvoir être agréés par la Société du Grand Paris.

Un des engagements essentiels intégré dans cette « charte de bonnes pratiques » concerne la **traçabilité des déblais**.

2.1.5. Un dispositif informatisé de traçabilité des déblais

Assurer la traçabilité rigoureuse de l'ensemble des déblais extraits dans le cadre des travaux du Grand Paris Express est un des objectifs fondamentaux de la Société du Grand Paris concernant la gestion des déblais.

En effet, seule une traçabilité rigoureuse permet de s'assurer que les déblais sont gérés dans le respect de la réglementation et ne font pas l'objet de dépôts illégaux.

Afin de détecter toute dérive éventuelle, il est essentiel que le maître d'ouvrage dispose des informations concernant le devenir effectif d'un lot donné de déblais en temps quasi réel. Ceci n'est pas réalisable par le système classique de bordereaux de suivi au format papier, pour lesquels le retour au maître d'ouvrage se fait souvent sous plusieurs jours à plusieurs semaines.

Ainsi, compte tenu du nombre très important de chantiers qui vont être réalisés de manière simultanée pour les différentes lignes du Grand Paris Express et des volumes sans précédents de déblais qui vont être extraits et évacués vers de très nombreux exutoires, la Société du Grand Paris a développé un outil informatique de suivi de la traçabilité des déblais.

Il s'agit d'une application internet qui a pour objectif d'assurer un suivi des terres échangées entre les différents sites et de contrôler le respect de la réglementation. Les utilisateurs de cette application sont les différents acteurs intervenants dans la chaîne de gestion des déblais : les entreprises de génie civil, les exploitants de plateformes de transit ou de tri, les gestionnaires d'exutoires, ainsi que les maîtres d'œuvre et le maître d'ouvrage. Chaque acteur a un rôle et un périmètre d'intervention bien déterminé et défini au travers de son profil de connexion.

Cet outil, qui repose sur la pesée des terres et l'informatisation du processus, comporte une saisie immédiate à l'émission et à la réception de chaque lot de déblais. Il permet de tracer de manière précise les informations et étapes successives concernant les déblais et leur devenir :

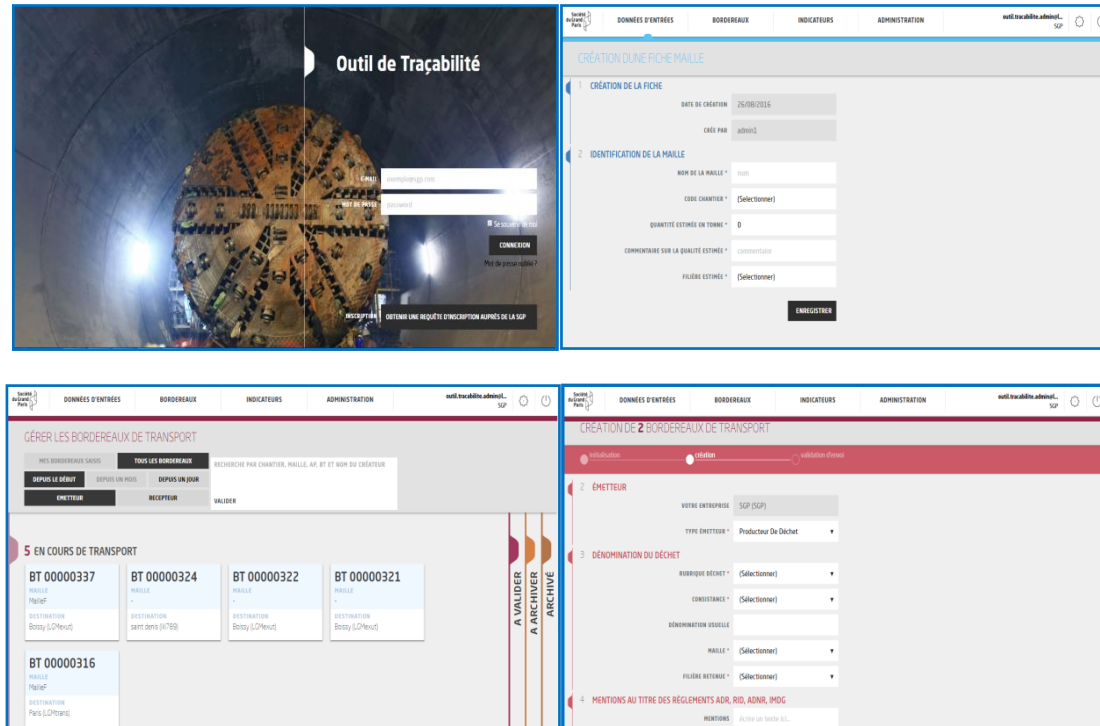
- Qualité des déblais et filières envisagées (en valorisation ou élimination) pour chaque maille définie sur le chantier ;
- Etablissement des bordereaux de transport pour chaque lot de déblais (émetteur, maille d'origine, quantités (t), date et heure de prise en charge, transporteur, installation de destination). Ces bordereaux peuvent faire l'objet d'une édition papier ;
- Validation de la réception des lots de déblais par les gestionnaires d'exutoires ou de plateformes par simple saisie dans l'outil (date et heure d'arrivée, quantité (t), acceptation ou refus du lot).

L'outil permet le suivi de chaque lot de déblais en temps réel (via les bordereaux) ainsi que l'édition et la mise à jour du registre déchets en ce qui concerne les déblais. Il permet ainsi de détecter rapidement le cas échéant toute anomalie dans la gestion qui est faite des déblais par les entreprises.

Cette informatisation est indispensable pour gérer l'excavation des terres de 200 chantiers plus ou moins concomitants et potentiellement plusieurs centaines de milliers de bordereaux de suivi.

Un certain nombre d'indicateurs de suivi est également proposé aux différents profils d'utilisateurs.

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP



Exemples de visuels d'écran de l'outil de traçabilité des déblais de la Société du Grand Paris

C'est à notre connaissance la première fois qu'un maître d'ouvrage développe un outil à cette échelle, sous forme d'une plateforme Internet à laquelle toutes les parties concernées se connecteront pour saisir les données utiles.

L'outil de traçabilité est en fonctionnement : sur le premier chantier de la gare de Clamart, au 31 décembre 2016, 900 bordereaux informatiques ont été enregistrés pour 20.000 tonnes de déblais.

2.1.6. Des plateformes de transit et de tri des déblais

Comme indiqué précédemment, la caractérisation des déblais extraits par les tunneliers peut nécessiter le passage par des plateformes de transit et de tri, disposant idéalement d'une desserte par voie d'eau ou par voie ferroviaire.

Ces plateformes peuvent être proposées par les entreprises lorsque celles-ci disposent des emprises foncières nécessaires. Toutefois, afin de sécuriser les modalités de gestion des déblais pour le projet, la Société du Grand Paris s'est rapprochée de différents partenaires afin de réserver des emprises foncières de plusieurs hectares nécessaires à l'aménagement de plateformes de gestion de déblais.

Ainsi, plusieurs plateformes de transit et de caractérisation sont à l'étude pour le projet, localisées sur les communes de Bruyères-sur-Oise, Saint-Thibault des Vignes et Aulnay. Elles sont mentionnées et présentées dans le volet B du dossier d'autorisation unique (§ 3.2.6).

Chaque emprise foncière sera affectée à un lot de marché de travaux et proposée aux entreprises en vue de l'aménagement de plateformes de gestion des déblais.

Compte tenu de leurs caractéristiques, ces plateformes de transit relèvent (lorsqu'elles ne sont pas situées au sein des emprises de chantier) de la réglementation relative aux ICPE.

Ainsi, dans le cadre des démarches de demande d'autorisation d'exploiter qui seront menées, elles feront l'objet d'une étude d'impact traitant notamment de l'impact potentiel sur les espèces protégées et leurs habitats. Le cas échéant, une demande de dérogation au titre de la protection des espèces protégées sera établie.

Les modalités de suivi des opérations de stockage provisoire qui seront réalisées sur ces plateformes de transit respecteront les prescriptions des arrêtés préfectoraux relatifs à ces installations ICPE, notamment en termes d'admission des déblais, de contrôle et de traçabilité.

Les déblais excavés par tunneliers qui transiteront par ces plateformes feront l'objet d'une caractérisation systématique par lot de 500 m³. Les analyses seront réalisées par un laboratoire accrédité COFRAC ou assimilé.

Le programme analytique chimique comportera *a minima* :

- un programme spécifique défini préalablement par l'entreprise et soumis à la validation du maître d'œuvre visant à définir les modes de valorisation possibles du matériau ;
- des analyses sur matériaux bruts ;
- des analyses sur éluât.

Le programme sera adapté aux paramètres et polluants potentiels identifiés dans les études préalables.

Les lots de déblais seront gérés afin d'éviter les mélanges entre eux. Selon les prescriptions des marchés de travaux de la SGP, ces plateformes devront avoir recours au dispositif informatisé de traçabilité des déblais de la SGP.

2.1.7. Des plateformes de transbordement fluvial et ferroviaire

D'autres plateformes sont envisagées dans le cadre du projet, dont la fonction première est de permettre le chargement de déblais dans des barges ou des wagons. Ces plateformes dites de transbordement sont décrites au § 3.6.1 du volet B.

Deux sont prévues, situées au sein même des emprises chantiers où seront réalisées les extractions de déblais les concernant :

- Plateforme fluviale de transbordement du canal de Saint-Denis, située au droit de l'ouvrage annexe 3303P sur la commune d'Aubervilliers : elle permettra l'évacuation par voie fluviale des déblais extraits par le tunnelier 2A ;
- Plateforme ferroviaire de transbordement du Bas Martineau, située au droit de l'entonnement Ouest – OA 0100P sur la commune de La Courneuve : elle permettra l'évacuation par voie ferroviaire des déblais extraits par les tunneliers 5, 4A, 4B et 3.

L'information du public concernant ces plateformes situées au sein même des emprises chantiers sera réalisée dans le cadre de la procédure d'autorisation unique des Lignes 16, 17 Sud et 14 nord.

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

Leurs impacts locaux sont décrits de manière synthétique ci-dessous. Ils sont présentés de manière plus détaillée dans le volet D1 du présent dossier (avis délibéré de l'autorité environnementale et mémoire en réponse de la SGP).

Transport fluvial via le Canal Saint-Denis : OA 3303P, TBM2A, OA 3302P TBM1

L'OA 3303P se situe au croisement de l'avenue Francis de Pressensé et du chemin du Haut Saint-Denis, au droit d'une ancienne parcelle TRAPIL (industrie) actuellement désaffectée. Ce site entièrement minéral se trouve dans un tissu urbain dense à proximité immédiate du canal Saint-Denis, sous l'autoroute A86, et en vis-à-vis avec un hôtel et des habitations.

La plateforme fluviale de transbordement aura peu d'incidences néfastes sur l'environnement en phase travaux. On notera en effet que :

- les quais de cette plateforme de transbordement existent déjà et qu'il n'est pas prévu de travaux dans le canal Saint-Denis (dragages d'approfondissement, réfection de quais, ...).
- le site de transbordement fluvial s'insère dans un contexte urbain et d'ambiance sonore non modérée (selon la mesure de bruit initial réalisée en septembre 2015), du fait de la présence de sources sonores routières (A 86, avenue Francis de Pressensé)

Ainsi, les impacts négatifs potentiels que l'on peut souligner à ce stade des études sont :

- Des émissions acoustiques liées aux activités de transbordement des déblais (bruit de fonctionnement des installations, bruit des engins de manutention/chargement, avertisseurs de recul ...). Elles seront limitées par la nature du mode de transport (le transport fluvial est mode peu bruyant), la distance aux habitations les plus proches, ainsi que par la nature des équipements qui seront mis en place et les mesures envisagées (bande convoyeuse carénée, protections acoustiques).
- Des émissions de poussières liées au transbordement des déblais, toutefois limitées par la nature humide des déblais extraits au tunnelier. Le carénage prévu pour la bande transporteuse sera aussi de nature à réduire fortement les envols de poussières ;
- Des émissions de gaz d'échappement, liées au fonctionnement des moteurs thermiques des péniches ;
- Une risque de perturbation de la circulation cyclable le long du canal Saint-Denis, mais la mise en place d'un portique de franchissement pour la bande convoyeuse des déblais permettra le passage en toute sécurité des usagers de la piste cyclable.

Transport ferroviaire : Entonnement Ouest / Bas Martineau

L'entonnement Ouest se situe au droit de hangars qui longent la rue de Verdun. Ce site se trouve dans un tissu urbain essentiellement composé d'activités industrielles, et à proximité de voies SNCF.

La plateforme ferroviaire de transbordement du Bas Martineau aura peu d'incidences néfastes sur l'environnement en phase travaux. Rappelons que ce site de transbordement se situe dans un tissu urbain industriel, déjà fortement marqué par les voies SNCF, l'A86 et l'A16.

Les impacts négatifs potentiels que l'on peut souligner à ce stade des études sont :

- Des émissions acoustiques liées d'une part aux activités de transbordement des déblais (bruit de fonctionnement des installations, bruit des engins de manutention/chargement,

avertisseurs de recul ...), d'autre part à la circulation des trains (bruit des locomotives, bruit de roulement, crissements, bruit de freinage ...). Toutefois, le nombre de trains étant limité à 4 aller-retours par jour, avec des vitesses de circulation faibles sur une Installation Terminale Embranchée, l'impact sonore d'origine ferroviaire sera réduit.

L'impact acoustique global sur les riverains sera limité par la mise en place de protections acoustiques sur la partie Nord-Est de l'OA 0100P

- Des émissions de poussières liées au transbordement des déblais, toutefois limitées par la nature humide des déblais extraits au tunnelier ;
- Des émissions de gaz d'échappement, liées au fonctionnement des moteurs thermiques des locomotives et des engins de chargement.

Il est à noter que les impacts négatifs de ces deux plateformes seront largement contrebalancés par les effets positifs qu'elles induiront. Elles permettront en effet d'éviter l'évacuation routière des déblais de cinq voire six tunneliers, ainsi que de plusieurs ouvrages émergents, sur des tronçons routiers déjà fortement circulés, diminuant ainsi les trafics poids-lourds, les nuisances sonores et les vibrations, les émissions de gaz d'échappement et de poussières, ainsi que les émissions de Gaz à Effet de Serre.

2.1.8. Conclusion

La gestion des déblais du Grand Paris Express constitue un enjeu sans précédent, face auquel la Société du Grand Paris s'emploie à mettre en œuvre une démarche à la hauteur des quantités de déblais à excaver et de la durée des chantiers.

Le dispositif mis en place par la Société du Grand Paris afin de réduire les impacts de la gestion des déblais du Grand Paris Express va ainsi au-delà des seules exigences réglementaires

- Caractérisation fine des déblais dès les phases d'étude afin d'identifier les filières de valorisation ou d'élimination envisageables, et promouvoir la valorisation ;
- Labellisation des exploitants exutoires à travers des accords de partenariat et leur engagement à respecter une « charte de bonnes pratiques » ;
- Elaboration et mise en œuvre d'un outil informatique de traçabilité des déblais, permettant de disposer d'un suivi « en temps réel » du devenir de chaque lot de terre.

Tous ces éléments font partie d'un dispositif inédit de la part d'un maître d'ouvrage afin de s'assurer et vérifier que les déblais seront effectivement gérés dans le respect de la réglementation et ne feront pas l'objet de dépôts illégaux.

2.2. Compléments apportés quant au dimensionnement des mesures compensatoires

2.2.1. Un grand projet d'infrastructure de transport collectif, mais des impacts sur les milieux naturels et les espèces protégées très réduits

Le projet des lignes 16, 17 sud et 14 nord du Grand Paris Express s'inscrit dans le territoire urbanisé de la Seine-Saint-Denis et de la frange ouest de la Seine-et-Marne. Malgré son ampleur¹ – tracé de près de 30 km de long, 9 gares, 36 ouvrages annexes (puits d'accès secours / ouvrages de ventilation / entonnements) – ce projet de métro **entièrement souterrain, induit en surface des emprises limitées** sur les espaces ruraux et urbains ouverts² selon les postes du Mode d'Occupation des Sols³ (MOS):

- En phase travaux, les emprises temporaires des chantiers (gares, ouvrages annexes) représentent 78,2 ha.
- En phase exploitation, les emprises définitives des émergences (gares, ouvrages annexes) représentent 9,3 ha.

Il faut signaler que **les emprises utilisées pendant la phase travaux sont restituées dans leur état antérieur, à l'exception de quelques sites autour des gares, déjà urbanisés, qui font l'objet d'un aménagement de l'espace public (parvis, pôle d'échange multimodal ...)**. Les espaces non minéralisés retrouveront ainsi leur fonction initiale : espace vert urbain, terrain de sport, terre agricole...

Grâce à la démarche d'évitement mise en place tout au long de la conception du projet, **seuls deux sites concernent des espaces naturels, contigus à des espaces urbanisés :**

- L'ouvrage 0603P - Chemin de la Peau Grasse à Chelles, avec une emprise définitive en phase exploitation de 962 m² sur des espaces agricoles et forestiers ;

- L'ouvrage 0503P - Chemin de Clichy à Livry-Gargan, avec une emprise définitive en phase exploitation de 4055 m² sur des espaces ouverts artificialisés.

Ainsi, ce sont 0,5 ha d'espaces naturels qui sont impactés par le projet en phase définitive.

Par ailleurs, aucun site recensé au titre d'un inventaire du patrimoine naturel ou protégé n'est impacté par les emprises des émergences du projet, à l'exception de la Promenade de la Dhuis, au droit de la gare Clichy-Montfermeil en phase travaux. La Promenade de la Dhuis est une entité rattachée à la Zone de Protection Spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis ». Au niveau de la future gare, il s'agit d'un linéaire de pelouse rase urbaine, insérée au sein d'une urbanisation dense, interrompue en plusieurs endroits par des traversées de voiries et soumise à une forte fréquentation. Cet espace sans enjeu écologique particulier, sera utilisé temporairement pour les besoins du chantier de la gare, et restitué dans son état initial après la fin des travaux, avec aménagement d'un parvis perméable au droit de la future gare.

L'impact sur la Promenade de la Dhuis calculé dans l'évaluation des incidences Natura 2000⁴, fait état des emprises suivantes⁵ :

	Emprise travaux sur la promenade de la Dhuis (m²)	Emprise travaux en % de la surface de l'entité « Promenade de la Dhuis »	Emprise travaux en % de la surface de la ZPS "Sites de Seine-Saint-Denis"
Selon définition du périmètre issue de la cartographie DRIEE	5 353	2,77 %	0,05 %
Selon surface réelle mesurée sur photo aérienne	3 311	1,71 %	0,03 %

⁴ Dossier de demande d'autorisation unique - Volet E, étude d'impact / Partie E.3 - VI - Evaluation des incidences sur les sites

Natura 2000, pages 718 et 719.

⁵ L'impact d'emprise travaux de la gare Clichy-Montfermeil est évalué sur la base du pourcentage de l'entité « Promenade de la Dhuis » et de l'ensemble de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis », selon les calculs suivants :

- L'emprise du site Natura 2000 est définie à petite échelle. La projection de cette emprise à l'échelle du projet de la gare Clichy-Montfermeil et des emprises travaux nécessite de zoomer fortement, ce qui aboutit du fait de la faible précision de l'échelle de saisie initiale à une surface du site Natura 2000 débordant sur les espaces urbanisés contigus ;
- Une mesure de la surface « réelle » de la promenade de la Dhuis a été faite en parallèle sur ortho-photographie aérienne, afin de disposer d'une évaluation plus juste du recoupement entre l'emprise travaux et le site Natura 2000.

¹ Dossier de demande d'autorisation unique - Volet B, pièces communes - Chapitre 2, Présentation générale des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord.

² Dossier de demande d'autorisation unique - Volet E, étude d'impact / Partie E.3 - Chapitre 15, Population, emploi et occupation du sol.

³ MOS : Le Mos (Mode d'occupation du sol) est l'atlas cartographique numérique de l'occupation du sol de l'Île-de-France, réalisé par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Île-de-France. C'est un outil de suivi et d'analyse de l'évolution de l'occupation des sols, réalisé à partir de photos aériennes. Le Mos distingue les espaces agricoles, naturels, forestiers mais aussi les espaces urbains (habitat, infrastructures, équipements, activités économiques, etc.) selon une classification en 81 postes.

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

Critères de hiérarchisation de l'impact d'emprise :

Emprise travaux en % du site Natura 2000	surface <0,5% pas d'impact significatif	0,5% < surface <1% impact faible	1% < surface <5% impact modéré	surface >5% impact fort
--	--	-------------------------------------	-----------------------------------	----------------------------

A l'échelle de l'entité « Promenade de la Dhuis » qui est de superficie restreinte (19 ha), l'impact d'emprise temporaire peut être qualifié de modéré. **A l'échelle de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis », l'impact d'emprise temporaire n'est pas significatif** (0,03% à 0,05% selon le mode de calcul).

2.2.2. Espèces protégées : des impacts localisés sur deux sites de faible ampleur

Les inventaires faune-flore conduits sur les 46 sites d'écourgences entre 2013 et 2016 ont abouti à identifier seulement deux sites avec un enjeu d'espèces protégées significatif (présence d'habitats potentiels) :

- Secteurs à enjeu faible : 33 secteurs / 46
- Secteurs à enjeu modéré : 11 secteurs / 46
- Secteurs à enjeu fort : 2 secteurs / 46, avec habitats naturels et semi-naturels, présence d'espèces à enjeu « fort », proximité immédiate de zonages de protection et d'inventaires.

Les deux secteurs à enjeu fort sont ceux des écurgences possédant des caractéristiques « naturelles », signalés plus haut :

- **Ouvrage 0603P - Chemin de la Peau Grasse à Chelles (site du Montguichet) pour 1,83 ha de surface d'habitats favorables impactés en phase travaux :**
 - Mosaïque d'habitats : friches, bosquets, boisement, prairies ;
 - Habitat de deux insectes rares et protégés en Ile-de-France : le Thécla de l'Orme et le Flambé ;
 - Et présence d'autres espèces plus communes.
- **Ouvrage 0503P - Chemin de Clichy à Livry-Gargan pour 0,39 ha de surface d'habitats favorables impactés en phase travaux :**
 - Mosaïque d'habitats : friches, pelouses, boisement, milieu urbain ;
 - Friche favorable aux insectes protégés d'Ile-de-France, boisement favorable à l'activité de chasse des chauves-souris, (Pipistrelle commune, Pipistrelle de Nathusius,...), arbres à cavités,...

Aucune espèce végétale protégée potentiellement impactée par le projet n'a été recensée.

Les impacts bruts évalués sur la faune et la flore pour l'ensemble du projet sont rappelés ci-après :

- Emprise sur des habitats naturels (globalement faible, ponctuellement modérée) ;
- Risque de destruction d'individus et d'habitats d'espèces patrimoniales / protégées, en phase chantier (globalement fort) ;
- Dérangement, perturbation, dégradation indirecte d'habitats d'espèces et d'espèces animales (globalement faible, ponctuellement modéré).

Les mesures d'évitement et de réduction d'impact mises en œuvre pour l'ensemble du projet sont résumées ci-après :

- Évitement des zones à enjeux écologiques majeurs et des secteurs à enjeux, adaptation de la période des premiers travaux, optimisation des emprises chantier ;
- Démarche d'écoconception : creusement du tunnel au tunnelier (sans besoin de rabattement de nappe), ouvrages en parois moulées ... ;
- Réduction d'impact : balisage spécifique des zones à enjeux (mise en défens), suivi écologique, précautions lors de l'abattage d'arbres / remise en état des sites de travaux et amélioration fonctionnelle, ...

Compte-tenu des mesures de réduction d'impact ci-dessus, l'évaluation des impacts résiduels sur la faune protégée aboutit à la conclusion suivante :

- Impacts négligeables à faibles : 44 secteurs / 46
Il s'agit d'emprises limitées sur des habitats d'espèces animales communes, sans atteinte à l'état de conservation de l'espèce ou de la population, avec possibilité de report vers d'autres habitats à proximité, pour des espèces à bonne capacité de fuite ;
- Impact modéré : 2 secteurs / 46 ; il s'agit des deux sites d'ouvrages annexes émergents signalés plus haut :
 - Ouvrage 0603P (Chemin de la peau grasse à Chelles) : emprise sur des habitats de deux espèces d'insectes protégés en Ile-de-France avec risque de destruction d'individus et de leurs habitats ;
 - Ouvrage 0503P (Chemin de Clichy à Livry-Gargan) : emprise sur des habitats favorables aux insectes protégés en Ile-de-France avec risque de destruction d'individus et de leurs habitats.

La synthèse des impacts résiduels sur la faune protégée conduit à distinguer deux cas :

- Les espèces protégées mais communes à très communes, avec un impact résiduel très faible après mesures d'évitement et de réduction d'impact : il s'agit des mammifères, des reptiles, des amphibiens et des oiseaux ; pour ces espèces, une demande d'autorisation de destruction directe ou indirecte est prévue, mais il n'apparaît pas nécessaire de mettre en place une compensation ;

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

- Les espèces protégées avec un impact résiduel modéré : il s’agit uniquement des insectes protégés en Ile-de-France (Flambé, Thécla de l’Orme, Conocéphale gracieux, Grillon d’Italie, Mante religieuse, Oedipode turquoise). Pour ces espèces, il y a nécessité d’une compensation, liée aux impacts des travaux sur les secteurs d’aménagement des ouvrages annexes 0603P et 0503P.

Les besoins en compensation déterminés sont proportionnés aux impacts évalués, selon la matrice suivante :

Secteur d'aménagement	Espèce	Enjeu patrimonialité	Enjeu fonctionnalité	Surface impactée en phase chantier (ha)	Ratio compensation	Surface (ha) de compensation	Milieux recherchés
0603P / 0503P	Flambé	Fort	Modéré	1,35 ha	2	2,70 ha	Milieux ouverts (prairies, friches herbacées, pelouses sèches)
	Thécla de l'orme	Fort	Modéré à fort	1,29 ha	3	3,87 ha	Lisières, bosquets, friches arbustives avec présence de plantes-hôtes (Orme champêtre, ...)
0503P	Conocéphale gracieux	Modéré	Modéré	0,12 ha	2	0,24 ha	Milieux ouverts à semi-ouverts, thermophiles ou plus humides
	Grillon d'Italie	Modéré	Modéré	0,12 ha	2	0,24 ha	Milieux ouverts à semi-ouverts, thermophiles ou plus humides
	Mante religieuse	Fort	Modéré à fort	0,12 ha	3	0,36 ha	Milieux ouverts à semi-ouverts, thermophiles ou plus humides
	Oedipode turquoise	Faible à modéré	Modéré	0,12 ha	1	0,12 ha	Milieux ouverts à semi-ouverts, thermophiles ou plus humides

Avec l’application des ratios de compensation de 1 à 3 en fonction des enjeux, on aboutit aux surfaces de compensation suivantes :

- 3,87 ha de lisières, bosquets, friches arbustives avec présence de plantes hôtes pour le Thécla de l’Orme, et,
- 2,70 ha de milieux ouverts à semi-ouverts thermophiles, pour le Flambé (2,70 ha) et les Orthoptères (0,96 ha). Ces surfaces se superposant sont mutualisables.

Ces espèces occupent des niches écologiques qui peuvent pour partie se superposer.

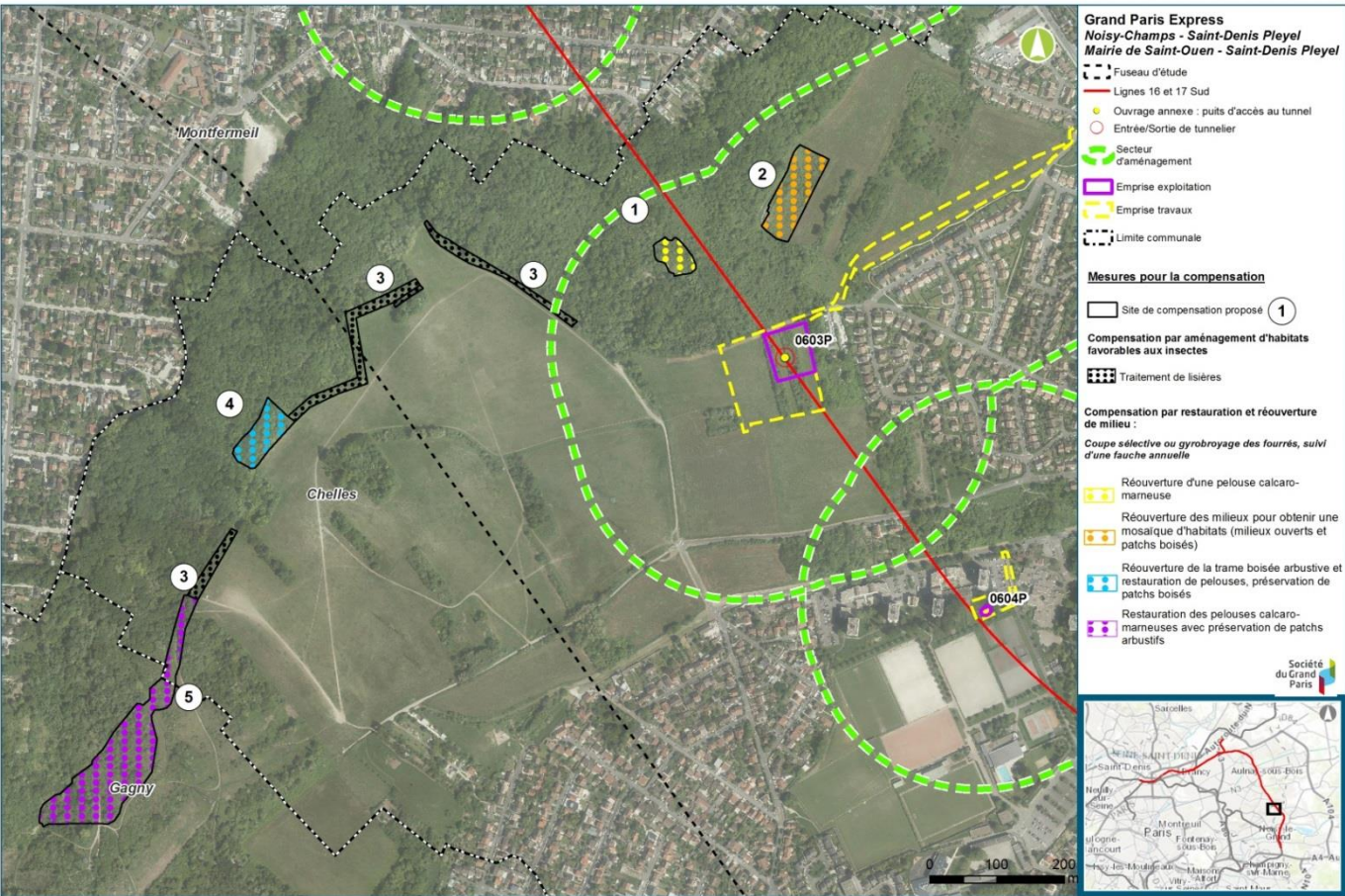
Les surfaces de compensation mentionnées résultent de l’application du principe de proportionnalité avec les impacts évalués sur la faune protégée.

2.2.3. Une compensation adaptée et proportionnée aux enjeux impactés et au contexte local

Les quatre principes qui ont présidé à la proposition de compensation sont les suivants :

- La proximité du principal site impacté (ouvrage annexe 0603P – Chemin de la Peau Grasse à Chelles), pour une meilleure efficacité ;
- L’optimisation écologique de milieux en position d’écotone, en cours de fermeture ou boisés, mais potentiellement favorables aux insectes ;
- La sécurisation foncière, pour assurer la pérennité de la compensation ;
- La gestion sur le long terme, avec un partenaire spécialisé.

C’est après l’analyse de plusieurs sites potentiels dans les secteurs de Chelles (77) et de Gagny (93) et en concertation avec l’Agence des Espaces Verts de la Région Ile-de-France, que la Société du Grand Paris a retenu un ensemble de cinq entités au sein du secteur du Montguichet, présentées sur la carte ci-après.



VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

Ces cinq entités totalisent 4,12 ha par la mutualisation d'une partie des surfaces nécessaires. Elles sont le plus souvent linéaires pour développer au maximum l'effet de lisière recherché ; elles sont proches les unes des autres et sont connectées entre elles via des continuités d'habitats favorables.

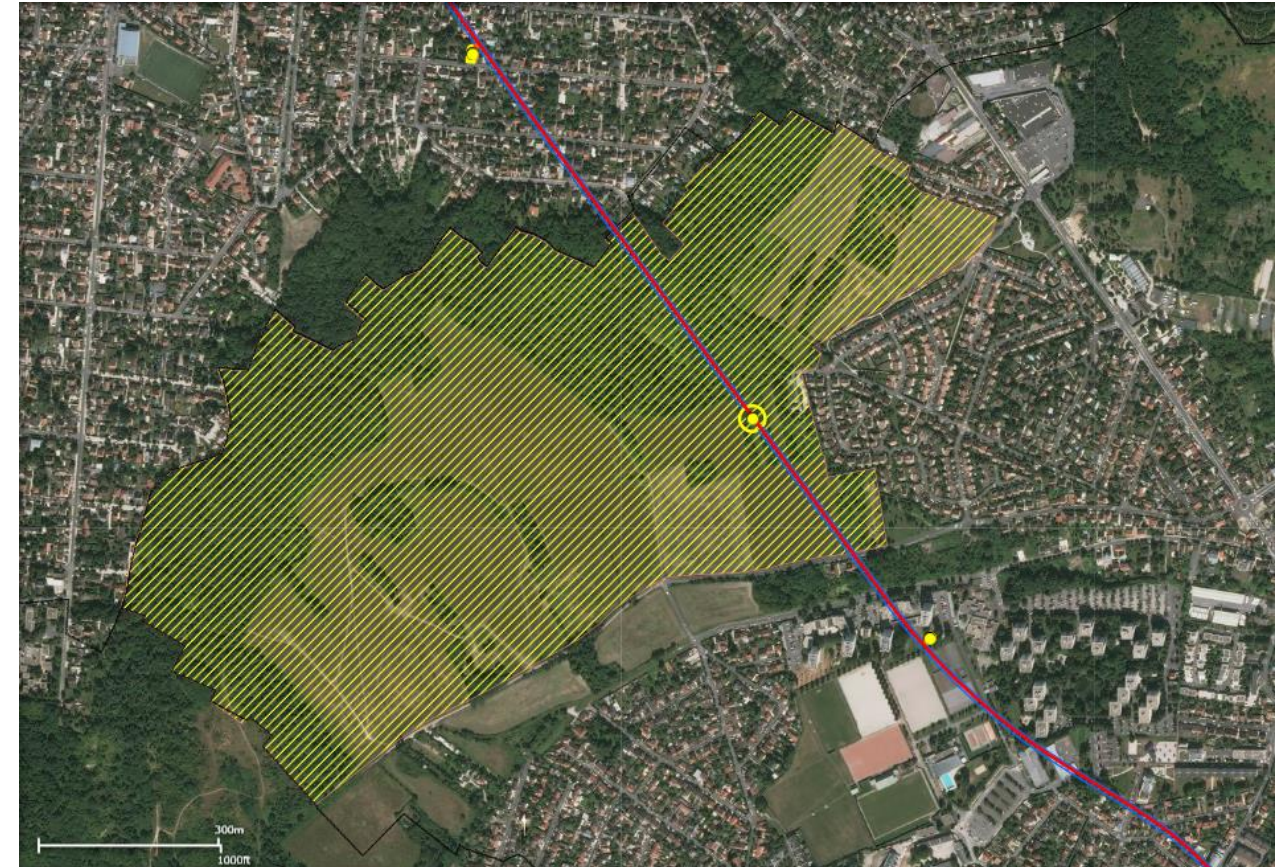
Leur proximité de l'ouvrage annexe 0603P et des principaux milieux impactés pour les insectes, pour lesquels des mesures de compensation sont proposées, permet d'offrir des milieux de substitution pouvant facilement être colonisés par les populations d'insectes présentes sur le secteur.

L'objectif est à la fois de créer des milieux ouverts et semi-ouverts favorables à l'ensemble des cortèges faunistiques et floristiques au plus près des sites impactés, mais aussi de restaurer une fonctionnalité globale pour les milieux ouverts et semi-ouverts, au sein du Montguichet.

Les entités de la compensation s'insèrent dans un contexte de sécurisation foncière assurée par deux dispositifs convergents :

- Un Programme Régional d'Intervention Foncière (PRIF)⁶ : la commune de Chelles et la Région Île-de-France, ont pour objet la sauvegarde 85 hectares de surfaces boisées et cultivées de l'étalement urbain au travers de ce PRIF ;
- Un classement en Espace Naturel Sensible (ENS) mis en place avec le Conseil départemental de Seine-et-Marne, et dont le droit de préemption est délégué à l'Agence des Espaces Verts.

L'Agence des Espaces Verts est ainsi devenue aujourd'hui propriétaire d'une grande partie du site (environ 70 ha) et notamment des terrains concernés par les sites de la compensation des lignes 16, 17 sud et 14 nord du Grand Paris Express. La pérennité de la mesure est donc assurée et maîtrisée par la puissance publique.



Le PRIF du Montguichet (85 ha)

Parallèlement les Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Chelles et de Gagny sont en cohérence avec la vocation d'espace protégé du Montguichet :

- Zone Na au PLU de de Chelles : zone naturelle de protection paysagère et d'aménagement d'espaces paysagers et de loisir ; secteur à vocation dominante forestière et agricole ;
- Zone N au PLU de Gagny (projet arrêté de révision) : zone naturelle ; espace naturel ou paysager selon l'orientation d'aménagement et de programmation n°3 du Vieux Chemin de Meaux.

La gestion par l'Agence des Espaces Verts est prévue sur une période de 30 ans. Un accord de principe de l'Agence des Espaces Verts a été obtenu le 27 mai 2016, et une convention entre la Société du Grand Paris et l'Agence des Espaces Verts pour la mise en œuvre de leur partenariat est en cours de finalisation.

La gestion des cinq entités de compensation est pensée dans une logique de complémentarité avec la gestion de l'Agence des Espaces Verts pour l'ensemble du site du Montguichet. Il ne s'agit donc pas de gérer isolément cinq sites, mais d'une gestion cohérente d'un ensemble de milieux connectés entre eux, permettant d'améliorer l'état de conservation des populations d'insectes.

Elle apportera une plus-value écologique au site grâce à des travaux au sein de milieux en cours de fermeture ou déjà bien boisés, dont les principes sont les suivants :

⁶ Un Programme Régional d'Intervention Foncière (PRIF) est un engagement partenarial explicite entre une commune, l'Agence des Espaces Verts et le Conseil régional afin de pérenniser la vocation forestière, naturelle ou agricole d'un site délimité. C'est l'expression d'une décision politique concertée, permettant à la Région Île-de-France de mettre en œuvre une démarche et des actions de préservation et de mise en valeur des espaces ouverts et des paysages.

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

- Réouverture d'une partie des fourrés et de restauration des pelouses, par gyrobroyage et fauche / activité de pâturage extensif ;
- Préservation d'îlots buissonnants de fruticées (églantiers, aubépines, Cornouillers sanguins) et de petits bosquets ;
- Marquage et préservation des stations d'Alisier de Fontainebleau ;
- Traitement des lisières en différentes strates (arborées, arbustives et herbacées) ;
- Suivi annuel au cours des 3 premières années (2018, 2019 et 2020), et ensuite tous les 2 ans pendant 6 ans, puis tous les 5 ans jusqu'à la trentième année de suivi.

Le plan de gestion pluriannuel du terrain sera établi par la Société du Grand Paris, sur la base d'un état initial complet, en 2016-2017 avant le démarrage des travaux, envisagé hors saison biologique des espèces (hiver 2017). Ce document de planification pourra constituer le tableau de bord du site, définir les objectifs à court, moyen et long terme, ainsi que les mesures de gestion adaptées pour les atteindre. Les moyens et besoins financiers des actions envisagées figurent dans la convention, établie pour une durée de 30 ans.

Suite à l'avis du CNPN, l'AEV a confirmé son accord pour la mise en œuvre des mesures compensatoires écologiques prévues dans le cadre de la ligne 16 du Grand Paris Express (annexe 2).

2.2.4. Conclusion

Les mesures mises en place au travers de cinq entités reliées au travers des continuités écologiques existantes du Montguichet, permettront le maintien de l'état de conservation des populations d'insectes protégés, mais aussi d'autres espèces de faune inféodées aux milieux ouverts et semi-ouverts (reptiles, oiseaux, autres insectes, zone de chasse pour les chauves-souris,...), ainsi que de la flore remarquable des pelouses restaurées.

La proximité des sites de compensation par rapport au site impacté de l'ouvrage annexe 0603P, avec mise en place d'un continuum de milieux favorables au développement de la taille des populations d'insectes, est un atout pour assurer le caractère opérationnel de la compensation.

Les modalités opérationnelles de gestion sont en cours de discussion avec l'Agence des Espaces Verts et seront formalisés au travers d'une convention et d'un plan de gestion pluriannuel.

2.3. Compléments apportés quant à la prise en compte globale du Grand Paris Express

Selon l'article L.122-1 du code de l'environnement, « un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle ».

La réalisation du réseau Grand Paris Express constitue un programme échelonné dans le temps. Ce programme comprend plusieurs tronçons dont les périmètres correspondent à des segments du futur réseau cohérents en termes de fonctionnalités et d'organisation des travaux.

On appelle donc :

- **Programme**, le réseau de métro du Grand Paris Express dans sa globalité correspondant aux lignes rouge, bleue et verte du réseau de transport public du Grand Paris et au réseau complémentaire structurant constitué de la ligne orange :

Le programme est décrit dans la pièce C des dossiers de déclaration d'utilité publique (DUP) des différentes lignes du Grand Paris Express. La pièce C présente notamment les orientations annoncées le 6 mars 2013 par le Gouvernement concernant le « Nouveau Grand Paris », en organisant les liaisons proposées au schéma d'ensemble sous la forme :

- de lignes nouvelles du réseau de métro : ligne 15 (reprenant des parties de la ligne rouge et de la ligne orange), ligne 16 (reprenant une partie de la ligne rouge), ligne 17 (reprenant une partie de la ligne rouge), ligne 18 (ligne verte) ;
- d'extensions de lignes existantes : prolongement de la ligne 11 (reprenant une partie de la ligne orange et réalisée sous maîtrise d'ouvrage conjointe RATP/STIF), prolongements de la ligne 14 (ligne bleue).

- **Projet**, les liaisons en métro automatiques correspondant aux différentes lignes et faisant l'objet des différents dossiers d'enquête publique de DUP. Ces projets sont présentés dans les pièces D des dossiers de DUP déposés pour les différentes lignes. Pour les Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord, il s'agit des tronçons entre Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel d'une part, et entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel d'autre part.

Le périmètre du dossier de demande d'autorisation unique des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord résulte de cette logique de constitution du programme du GPE en projets afin de solliciter les déclarations d'utilité publique (DUP).

Ainsi, le projet objet de la demande d'autorisation unique pour laquelle le Conseil National de Protection de la Nature a émis un avis, concerne la réalisation des lignes de métro 16, 17 Sud et 14 Nord du réseau de transport public du Grand Paris Express, dont le périmètre coïncide avec la demande de DUP initiale :

- La Ligne 16 : Noisy-Champs / Saint-Denis-Pleyel (Ligne Rouge) ;

- La Ligne 17 « Sud » (partie commune avec la Ligne 16) : Le Bourget RER / Saint-Denis Pleyel (Ligne Rouge) ;
- La Ligne 14 « Nord » : Mairie de Saint-Ouen / Saint-Denis Pleyel (Ligne Bleue).

Ce projet de métro souterrain, d'une longueur d'environ 30 km, est présenté dans la pièce B du présent dossier d'autorisation unique.

Les lignes 16, 17 Sud et 14 Nord s'inscrivent donc dans le programme du réseau de transport public du Grand Paris Express, tel qu'illustré ci-après.



VOLET D – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

Concernant les procédures applicables, un même projet peut relever simultanément de plusieurs autorisations environnementales. L'absence d'approche intégrée de ces différentes procédures, conduites en parallèle, ne favorise pas l'analyse globale des projets et induit des délais et une charge supplémentaire pour les porteurs de projet et les services instructeurs.

Ainsi, dans le cadre de la modernisation du droit de l'environnement et des chantiers de simplification, le gouvernement a décidé d'expérimenter le principe d'une autorisation unique pour les projets soumis à autorisation au titre de la « police de l'eau » (article L.214-3 du code de l'environnement).

Cette expérimentation poursuit plusieurs objectifs :

- Une simplification des procédures sans diminuer le niveau de protection environnementale;
- Une intégration des enjeux environnementaux pour un même projet ;
- Une anticipation, une lisibilité et une stabilité juridique accrue pour le porteur de projet.

Pour les installations, ouvrages, travaux et activités (dits IOTA) soumis à autorisation au titre de la « police de l'eau », une procédure unique intégrée est mise en œuvre, conduisant à une décision unique de l'autorité administrative compétente, et regroupant l'ensemble des décisions de l'État relevant :

- Du code de l'environnement :
 - autorisation au titre de la « police de l'eau »,
 - dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés,
 - autorisation au titre des législations des réserves naturelles nationales (*sans objet dans le cas présent*),
 - autorisation au titre de la législation des sites classés (*sans objet dans le cas présent*),
- Du code forestier : autorisation de défrichement.

C'est dans ce contexte réglementaire que la Société du Grand Paris a déposé son premier dossier de demande d'autorisation unique portant que les procédures suivantes :

- **Autorisation au titre de la police de l'eau**, en application de l'article L.214-3 du code de l'environnement, pour l'ensemble du projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du Grand Paris Express ;

*Les pièces justificatives de cette demande d'autorisation au titre de la police de l'eau sont présentées dans le **volet F** du dossier de demande d'autorisation unique.*

La notice d'incidence, prévue à l'article R.214-6 du code de l'environnement dans le cadre de la demande d'autorisation au titre de la police de l'eau, est constituée par l'étude d'impact présentée dans le volet E du dossier de demande d'autorisation unique.

- **Dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats**, en application de l'article L.411-2 du code de l'environnement, pour l'ensemble du projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du Grand Paris Express ;

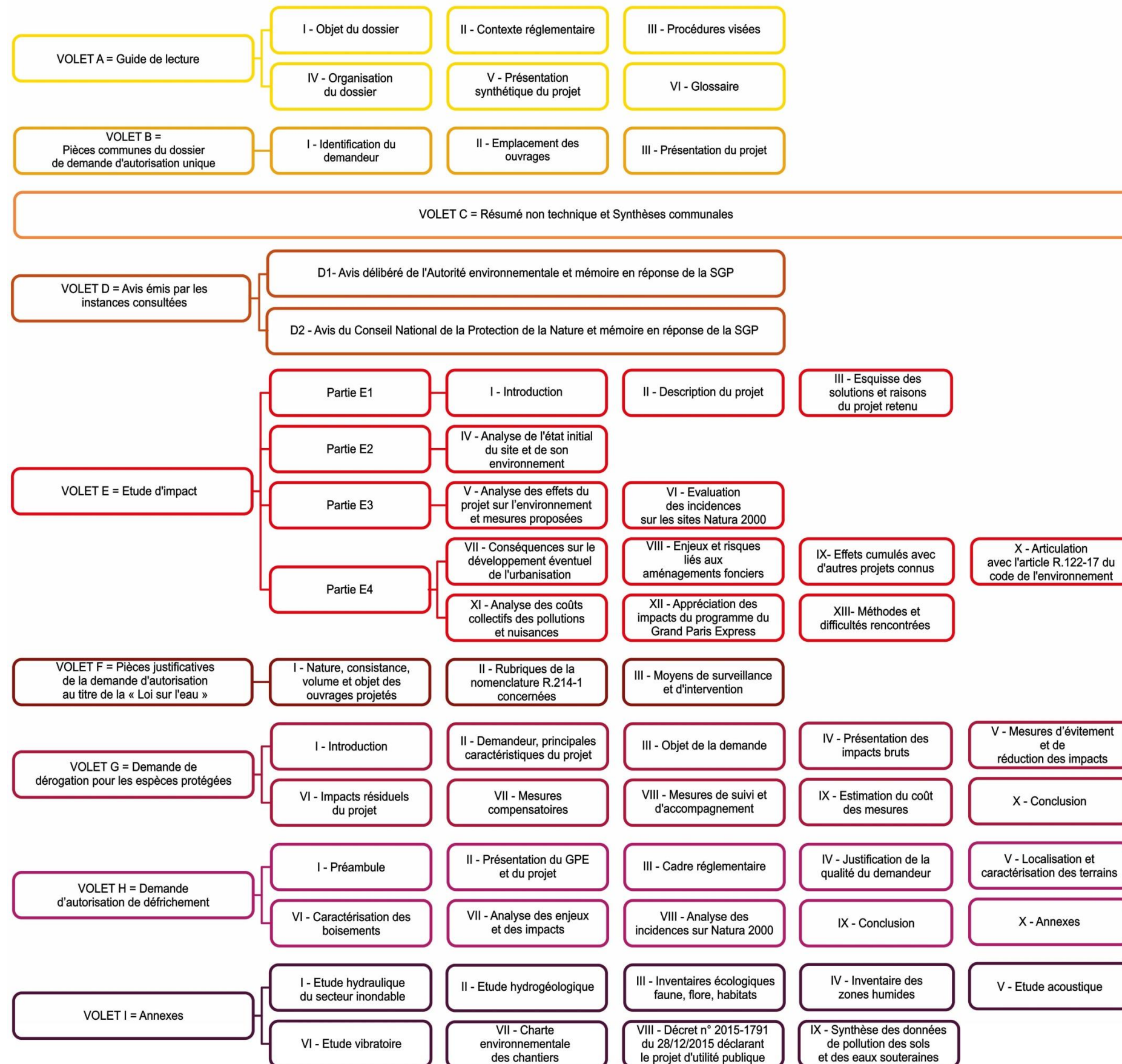
*La demande de dérogation est constituée par le **volet G** du présent dossier de demande d'autorisation unique.*

- **Autorisation de défrichement**, en application de l'article L. 341-3 du code forestier, pour les ouvrages situés en zones boisées au sens du code forestier.

*La demande d'autorisation de défrichement est constituée par le **volet H** du présent dossier de demande d'autorisation unique.*

Pour mémoire et pour faciliter l'appropriation de l'ensemble du dossier, un guide de lecture (*pièce A du présent dossier*) a été réalisé avec l'organigramme suivant :

VOLET D – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP



Le volet E du dossier de demande d'autorisation unique constitue l'étude d'impact du projet des lignes 16, 17 Sud (ligne rouge) et 14 nord (ligne bleue), du métro automatique du Grand Paris Express.

Le volet E est l'actualisation de l'étude d'impact initiale produite en 2014 et incluse dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Ce dossier a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) le 28 mai 2014⁷.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des lignes 16, 17 Sud (ligne rouge) et 14 nord (ligne bleue) s'est déroulée du 13 octobre au 24 novembre 2014.

Les travaux de réalisation des lignes 16, 17 Sud (ligne rouge) et 14 nord (ligne bleue), du métro automatique du Grand Paris Express ont été déclarés d'utilité publique par le décret n° 2015-1791 du 28 décembre 2015².

Le dossier de demande d'autorisation unique a été soumis à l'avis de l'Autorité environnementale. L'Autorité environnementale a rendu un avis délibéré sur le projet des lignes 16, 17 Sud (ligne rouge) et 14 Nord (ligne bleue), entre Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel d'une part, et entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel d'autre part, le 7 décembre 2016⁸

Cet avis actualise l'avis n° 2014-25 rendu précédemment en 2014 par l'Autorité environnementale sur le même projet dans le cadre de la procédure d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

L'étude d'impact (*volet E*) propose une organisation simplifiée, avec l'intégration de l'ensemble des éléments cartographiques dans le corps du texte, **le regroupement de l'appréciation des impacts du programme réalisée à l'échelle du Grand Paris Express au sein d'un chapitre dédié (chapitre XII)**, et la présentation dans un volume d'annexes des études spécifiques réalisées. **C'est ainsi au niveau de ce chapitre XII qu'est présentée une vision globale de l'examen des divers projets, à l'échelle du Grand Paris Express.**

⁷ Avis délibéré n°Ae 2014-25/ n° CGEDD 009656-01 adopté lors de la séance du 28 mai 2014 sur les tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel (Lignes 14/16/17) du réseau de transport public du Grand Paris (93 et 77).

² Décret n° 2015-1791 du 28 décembre 2015 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation des tronçons de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant, d'une part, les gares de Noisy-Champs (gare non incluse) et Saint-Denis Pleyel (tronçon inclus dans la ligne dite « rouge » et correspondant à la ligne 16 et au tronçon commun des lignes 16 et 17), et reliant, d'autre part, les gares de Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse) et Saint-Denis Pleyel (tronçon inclus dans la ligne dite « bleue » et correspondant au prolongement nord de la ligne 14), dans les départements de Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Champs-sur-Marne, Chelles, Clichy-sous-Bois, Gournay-sur-Marne, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Livry-Gargan, Montfermeil, Saint-Denis, Saint-Ouen et Sevran.

⁸ Avis délibéré n°Ae 2016-92 adopté lors de la séance du 7 décembre 2016 sur les tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel (Lignes 14/16/17) du réseau de transport public du Grand Paris (93 et 77).

Pour faciliter la lecture des éléments, des synthèses cartographiques et sous forme de tableaux simples sont proposées au niveau de chaque rubrique environnementale, et en fin de chaque chapitre (état initial, analyse des impacts...).

La nouvelle organisation du volet E constituant l'étude d'impact des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord est présentée dans le tableau suivant :

Volet E du dossier de demande d'autorisation unique Étude d'impact valant document d'incidences	
Partie E1	Chapitre I – Objet du dossier
	Chapitre II - Description du projet
	Chapitre III - Principales solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu
Partie E2	Chapitre IV - Analyse de l'état initial du site et de son environnement
Partie E3	Chapitre V – Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures proposées
	Chapitre VI - Incidences Natura 2000
Partie E4	Chapitre VII : Analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation
	Chapitre VIII : Enjeux écologiques et risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers
	Chapitre IX : Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus
	Chapitre X : Compatibilité du projet avec l'affectation des sols, articulation avec les plans schémas et programmes de l'article R.122-17 du code de l'environnement et prise en compte du Schéma Régional de Cohérence Ecologique
	Chapitre XI : Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité
	Chapitre XII : Appréciation des impacts du programme du Grand Paris Express
	Chapitre XIII : Présentation des méthodes utilisées et difficultés rencontrées pour réaliser l'étude

Organisation du volet E du dossier de demande d'autorisation unique - Etude d'impact

Annexes

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP

Annexe 1 – Convention type d'accord de partenariat pour le traitement, le stockage et la valorisation des déblais du Grand Paris Express



LOGO

Convention n°2016CONVXXX

**Accord de partenariat pour le traitement, le
stockage et la valorisation des déblais du Grand
Paris Express**

ENTRE LES SOUSSIGNES

La Société du Grand Paris, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, dont le siège est 30, avenue des Fruitiers, à 93200 Saint Denis, et dont le numéro de SIRET est : 525 046 017 00030,

Représentée par Monsieur Philippe YVIN, en sa qualité de président du directoire,

Ci-après dénommée la « Société du Grand Paris »

Et

A compléter

Représentée par XXX en sa qualité de XXX,

Ci-après dénommée « l'exploitant »

Ci-après dénommés ensemble les « parties »

Dans le présent accord de partenariat, on désigne par « exploitant » toute entité juridique assurant la gestion d'un ou plusieurs sites de traitement, stockage ou valorisation de déblais. Ces sites sont également appelés « exutoires » (qu'il s'agisse d'exutoire final des déblais ou d'exutoire intermédiaire).

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	5
ARTICLE 2. PERIMETRE	5
2.1 DEBLAIS CONCERNES	5
2.2 SITES DE L'EXPLOITANT CONCERNES	5
ARTICLE 3. DUREE	5
ARTICLE 4. ENGAGEMENTS DES PARTIES	5
4.1 ENGAGEMENTS DE L'EXPLOITANT	5
4.1.1 Engagement du respect de la réglementation	5
4.1.2 Engagement de fourniture et d'échange de données	6
4.1.3 Engagement d'utilisation de l'outil de traçabilité des déblais de la Société du Grand Paris.....	6
4.1.4 Engagement de privilégier les modes ferrés et fluviaux	6
4.1.5 Engagement de valorisation.....	6
4.1.6 Engagement d'éthique et d'équité dans les échanges commerciaux	7
4.2 ENGAGEMENTS DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS	7
4.2.1 Engagement de fourniture et d'échange de données	7
4.2.2 Engagement de mise à disposition des informations des exploitants conventionnés.....	7
4.2.3 Engagement d'information des exploitants lors de la publication des avis d'appel à la concurrence.....	8
ARTICLE 5. GOUVERNANCE.....	8
ARTICLE 6. AUDITS.....	8
ARTICLE 7. VOLUMES DE DEBLAIS DES SITES DE L'EXPLOITANT.....	9
ARTICLE 8. TARIFS	9
ARTICLE 9. CONFIDENTIALITE	9
9.1.1 Confidentialité des données	9
9.1.2 Confidentialité commerciale	9
ARTICLE 10. MODIFICATIONS	9
ARTICLE 11. LITIGES.....	10
ARTICLE 12. RESILIATION DE L'ACCORD DE PARTENARIAT	10
ARTICLE 13. NOTIFICATIONS - CONTACTS	10
CONTACTS	11
CHARTRE	12
ANNEXE	13

EXPOSE PREALABLE :

Selon l'article 1^{er} de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010, relative au Grand Paris : « Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. (...) Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet. Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs (...) ».

Conformément à l'article 3 de la loi susmentionnée du 3 juin 2010, le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, faisant partie du Grand Paris Express, a fait l'objet d'un débat public organisé par la Commission nationale du débat public du 1^{er} octobre 2010 au 31 janvier 2011, puis d'une approbation par décret n° 2011-1011 en Conseil d'Etat le 24 août 2011. Il a été publié au Journal officiel de la République française le 26 août 2011.

L'acte motivé, comprenant en partie II le schéma d'ensemble, a été publié et est notamment accessible sur le site Internet de la Société du Grand Paris www.societedugrandparis.fr.

L'établissement public « Société du Grand Paris », a pour mission principale d'assurer la réalisation du programme de métro automatique du Grand Paris Express (GPE).

L'exercice de cette mission s'inscrit dans les orientations et le calendrier précisés le 6 mars 2013 et le 9 juillet 2014 par le Premier ministre.

Le programme Grand Paris Express vise à garantir une meilleure qualité de vie et un haut niveau d'emploi pour toute la région Capitale. Il comprend la construction de 200 kilomètres de lignes de métro et 68 nouvelles gares.

Les travaux de réalisation du Grand Paris Express (GPE), menés sous la maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, vont générer plus de 40 millions de tonnes de déblais sur une période d'une dizaine d'années à partir de 2016.

Dans le cadre de ses engagements environnementaux, la Société du Grand Paris veut mettre en place une politique exemplaire de la gestion des déblais. Elle poursuit ainsi les objectifs suivants en matière de gestion des déblais :

- Assurer une traçabilité totale et exemplaire des déblais générés par le projet,
- Caractériser et orienter les déblais afin d'optimiser le choix des exutoires, en poursuivant un objectif de valorisation minimum de 70%,
- Optimiser les transports logistiques pour limiter le transport routier et les impacts associés, au profit du transport fluvial ou ferroviaire (ou autre moyen tel que le préacheminement par convoyeurs à bande) lorsque cela est possible.

CELA EXPOSE, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. OBJET

Le présent accord de partenariat porte sur le traitement, le stockage et la valorisation des déblais d'excavation des chantiers du Grand Paris Express.

Il vise à :

- garantir le respect des engagements de la Société du Grand Paris en termes de traçabilité des déchets, de respect de l'environnement, de transport alternatifs à la route et de valorisation des matériaux excavés,
- organiser des échanges bilatéraux transparents et réguliers entre l'exploitant et la Société du Grand Paris sur le retour d'expérience de la gestion des déblais, le bilan des déblais gérés à l'avancement et les perspectives de production de déblais par le projet Grand Paris Express actualisées,
- organiser des échanges bilatéraux transparents et réguliers entre l'exploitant et la Société du Grand Paris sur les projets de développement d'exutoires, d'extensions, de modifications de modalités d'acceptation de déblais sur les sites, ou encore de créations de nouvelles filières.

ARTICLE 2. PERIMETRE

2.1 Déblais concernés

Le Grand Paris Express est constitué de lignes, sous-divisées en tronçons en fonction des dates de mises en services prévues.

L'ensemble des lignes sous la maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris est désigné « Grand Paris Express » dans le présent accord de partenariat. Il comprend la ligne rouge (ligne 15,16 et 17), la ligne bleue (ligne 14 nord entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel), la ligne orange (ligne 15 Est) et la ligne verte (ligne 18).

Le présent accord de partenariat s'applique à l'ensemble des déblais des chantiers du projet « Grand Paris Express » sans aucune exception.

2.2 Sites de l'exploitant concernés

Les sites de l'exploitant intégrés dans le présent accord, ainsi que leurs caractéristiques, sont listés en annexe.

ARTICLE 3. DUREE

Le présent accord de partenariat prend effet à compter de sa date de signature. Il est conclu pour la durée des travaux de réalisation du Grand Paris Express.

ARTICLE 4. ENGAGEMENTS DES PARTIES

4.1 Engagements de l'exploitant

4.1.1 Engagement du respect de la réglementation

L'exploitant s'engage à respecter la réglementation en vigueur en matière de traitement, de stockage et de valorisation de matériaux d'excavation.

En particulier, il s'engage à :

- Disposer, au moment de la réception des déblais, d'un arrêté préfectoral valide,
- Respecter strictement les conditions d'exploitation imposées par son arrêté préfectoral,
- Informer la Société du Grand Paris de toute mise en demeure en cours de l'administration concernant ses activités.

4.1.2 Engagement de fourniture et d'échange de données

L'exploitant met à disposition de la Société du Grand Paris les données permettant de faciliter l'optimisation de l'évacuation des déblais des projets sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, et en particulier :

- Ses critères d'acceptation (chimiques et physiques),
- Ses conditions d'accès logistiques précises (nombre de camions maximum par jour, possibilité de transport fluvial ou ferré...),
- Ses capacités réglementaires et techniques, et éventuellement celles qu'il est en mesure d'accorder aux déblais du projet Grand Paris Express.

L'exploitant s'engage à alerter la Société du Grand Paris :

- De toute modification de ses autorisations réglementaires,
- De toute modification significative de ses capacités de réception de déblais,
- De tout dysfonctionnement, toute dérive ou toute non-conformité majeure lors de la réception de déblais issus des chantiers du Grand Paris Express sur ses sites,
- De toute restructuration l'affectant (rachat, fusion, acquisition...) dans un délai de 30 jours suivant la date d'effet.

4.1.3 Engagement d'utilisation de l'outil de traçabilité des déblais de la Société du Grand Paris

L'exploitant s'engage sans aucune réserve à utiliser l'outil de traçabilité de la Société du Grand Paris. Cet engagement implique :

- la pesée systématique des déblais à l'entrée de l'exutoire,
- la saisie systématique et en temps réel des quantités dans l'outil de traçabilité de la Société du Grand Paris et de l'ensemble des informations nécessaires à renseigner,
- le contrôle analytique de la qualité des déblais.

4.1.4 Engagement de privilégier les modes ferrés et fluviaux

L'exploitant s'engage à étudier et à favoriser la réception de déblais par voie fluviale ou ferrée sur ses sites.

4.1.5 Engagement de valorisation

L'exploitant s'engage à favoriser la valorisation et le recyclage des déblais.

L'exploitant s'engage à fournir l'ensemble des justificatifs de valorisation des déblais qu'il recevra.

6

De manière générale, on entend par valorisation toute opération dont le résultat principal est que des déchets servent à des fins utiles en substitution à d'autres substances, matières ou produits qui auraient été utilisés à une fin particulière, ou que des déchets soient préparés pour être utilisés à cette fin, y compris par le producteur de déchets [Art.L.541-1-1 du Code de l'environnement].

Pour le présent projet du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris définit plus précisément la valorisation, comme tout mode de gestion des matériaux excavés dont la destination n'est pas une filière définitive de stockage. A ce titre, l'évacuation en ISDI ou autre filière de stockage, si elle est associée à un projet d'aménagement motivant cette installation ou cette filière de stockage, sera considérée comme de la valorisation.

4.1.6 Engagement d'éthique et d'équité dans les échanges commerciaux

L'exploitant s'engage à traiter équitablement les différentes entreprises de travaux qui le solliciteraient et souhaiteraient lui livrer des déblais du Grand Paris Express. En particulier, il étudiera toutes les demandes faites et il fournira une réponse formalisée à chacun. En tout état de cause, il s'engage à appliquer les engagements définis ci-dessus dans ses rapports avec toutes les entreprises en contrat avec la Société du Grand Paris qui le solliciteraient.

4.2 Engagements de la Société du Grand Paris

4.2.1 Engagement de fourniture et d'échange de données

La Société du Grand Paris s'engage à fournir, à la signature du présent accord de partenariat, puis au minimum sur une base annuelle, les informations dont elle dispose susceptibles d'avoir un impact sur le fonctionnement des installations de l'exploitant, ainsi que sur ses projets de développement ou d'investissement.

Il s'agit en particulier des données prévisionnelles (quantitatives et qualitatives) de production de déblais et des règles applicables à la gestion des déblais qu'elle impose dans les marchés de génie civil et de leurs modifications éventuelles.

La Société du Grand Paris s'engage à alerter l'exploitant :

- De toute modification significative de ses règles de gestion des déblais,
- De tout dysfonctionnement, toute dérive ou toute non-conformité majeure lors de la réception de déblais issus des chantiers du Grand Paris Express sur ses sites et observée par la Société du Grand Paris,
- De tout dysfonctionnement, suspension de service ou évolution de l'outil de traçabilité.

4.2.2 Engagement de mise à disposition des informations des exploitants conventionnés

La liste des sites de l'exploitant présents en annexe et conventionnés par la Société du Grand Paris, ainsi que leurs caractéristiques (hors partie tarifaire), sera fournie aux entreprises de travaux, et apparaîtra, durant la période de validité du présent accord de partenariat :

- dans les dossiers de consultation des entreprises de génie civil dont la publication est ultérieure à la signature du présent accord de partenariat,
- sur le site internet de la Société du Grand Paris.

7

2016CONVXXX – Accord de partenariat pour le traitement, le stockage et la valorisation des déblais Grand Paris Express - CONFIDENTIEL

Le cas échéant, les documents transmis dans le cadre de cet accord de partenariat et non couvert par l'article 9 de confidentialité, tel que les arrêtés préfectoraux des sites présentés, pourront être joints dans les DCE.

4.2.3 Engagement d'information des exploitants lors de la publication des avis d'appel à la concurrence

A chaque fois que la Société du Grand Paris publie un avis d'appel public à la concurrence pour un marché de travaux, celle-ci s'engage à en informer sans délai chaque exploitant en lui communiquant notamment les informations suivantes :

- Référence attribuée au marché de travaux,
- Chantier concerné,
- Délai d'exécution.

ARTICLE 5. GOUVERNANCE

Les parties conviennent de mettre en place un dispositif de dialogue bilatéral, prenant au minimum la forme d'un envoi par an de la Société du Grand Paris aux titulaires, et d'un envoi par an des titulaires à la Société du Grand Paris.

Ce dispositif de dialogue a pour objectifs :

- D'informer les exploitants sur les quantités et qualités de déblais produits (retours d'expérience d'une part, et visibilité sur les prévisions de productions futures d'autre part),
- De permettre aux exploitants de faire part à la Société du Grand Paris de leurs retours d'expérience, difficultés, suggestions et projets concernant la réception des déblais du Grand Paris Express.

L'exploitant s'engage à participer activement au dispositif de dialogue mis en place par la Société du Grand Paris.

ARTICLE 6. AUDITS

La Société du Grand Paris pourra solliciter les exploitants d'exutoires pour organiser des visites d'audit sur les sites concernés par le présent accord de partenariat, qu'elle réalisera soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'elle mandatera à cet effet.

Dans tous les cas (audit réalisé par la Société du Grand Paris ou par un tiers mandaté par elle), la personne effectuant l'audit s'engage à respecter l'obligation de confidentialité mentionnée à l'article 9 et à ne pas diffuser d'informations ou de documents protégés par le secret en matière industrielle et commerciale.

L'audit de la Société du Grand Paris a pour objet de vérifier la conformité des conditions d'acceptation des déblais du Grand Paris Express aux engagements de la charte et de la convention.

L'audit est à la charge de la Société du Grand Paris.

La grille d'audit sera fournie au préalable à l'exploitant.

8

2016CONVXXX – Accord de partenariat pour le traitement, le stockage et la valorisation des déblais Grand Paris Express - CONFIDENTIEL

ARTICLE 7. VOLUMES DE DEBLAIS DES SITES DE L'EXPLOITANT

L'exploitant dispose des capacités réglementaires et techniques annuelles telles que mentionnées en annexe pour chacun des sites inscrits dans le périmètre du présent accord de partenariat.

Les volumes éventuellement disponibles pour les déblais des chantiers du Grand Paris Express sont également détaillés en annexe. Ces éléments sont fournis à titre indicatif et ne constituent en aucun cas un engagement de la part de l'exploitant.

La Société du Grand Paris ne maîtrise pas les volumes de déblais à recevoir par l'exploitant, le choix des sites d'accueil des déblais étant essentiellement le fait des titulaires des marchés de travaux.

ARTICLE 8. TARIFS

Ces éléments sont détaillés dans l'annexe du présent accord de partenariat.

Le cas échéant, toute information tarifaire transmise par l'exploitant à la Société du Grand Paris est donnée à titre informatif et restera strictement confidentielle.

ARTICLE 9. CONFIDENTIALITE

9.1.1 Confidentialité des données

L'ensemble des données échangées dans le cadre de cet accord de partenariat est soumis à l'obligation de confidentialité.

L'exploitant et la Société du Grand Paris, qui, à l'occasion de l'exécution du présent accord de partenariat, ont connaissance d'informations ou reçoivent communication de documents ou d'éléments de toute nature, signalés comme présentant un caractère confidentiel et relatifs, notamment à l'objet de l'accord de partenariat, aux moyens à mettre en œuvre pour son exécution, au fonctionnement des services de l'exploitant et de la Société du Grand Paris, sont tenus de prendre toutes mesures nécessaires afin d'éviter que ces informations, documents ou éléments ne soient divulgués à un tiers qui n'a pas à en connaître.

L'exploitant doit informer ses sous-traitants des obligations de confidentialité qui s'imposent à lui pour l'exécution du présent accord de partenariat.

Ne sont pas couverts par cette obligation de confidentialité les informations, documents ou éléments déjà accessibles au public, au moment où ils sont portés à la connaissance des parties au présent accord de partenariat.

9.1.2 Confidentialité commerciale

L'exploitant s'engage à recueillir l'accord express de la Société du Grand Paris pour mentionner le présent accord ou la charte de bonnes pratiques dans tout document de communication ou de promotion de ses installations.

ARTICLE 10. MODIFICATIONS

Toute modification du présent accord de partenariat, portant par exemple sur son périmètre, les capacités des sites ou les critères d'acceptation des sites pour les déblais issus des chantiers du Grand Paris Express, sera traduite par une mise à jour des

annexes dans le cadre des instances de dialogue, sans qu'il soit nécessaire d'établir un avenant.

ARTICLE 11. LITIGES

Les parties s'efforcent de régler amiablement les litiges éventuels auxquels pourraient donner lieu l'interprétation des clauses et l'exécution du présent accord de partenariat. A défaut d'accord amiable, le tribunal administratif de Montreuil est compétent.

Le présent accord est régi par le droit français. Il doit être appliqué et interprété conformément à ce droit.

ARTICLE 12. RESILIATION DE L'ACCORD DE PARTENARIAT

La convention peut être résiliée à tout moment à l'initiative de l'une des parties pour tout motif par un écrit moyennant un préavis de trente (30) jours calendaires.

En cas de non-respect par l'une des parties de ses engagements au titre du présent accord de partenariat, celle-ci peut être résiliée de plein droit par l'autre partie, trente (30) jours calendaires après l'envoi par cette dernière d'une mise en demeure adressée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception demeurée sans effet, sans préjudice de tous dommages et intérêts auxquels la partie pourrait prétendre du fait de ces manquements.

L'exercice de cette faculté de résiliation ne dispense pas la partie défaillante de remplir les obligations contractées jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation du présent accord de partenariat.

ARTICLE 13. NOTIFICATIONS - CONTACTS

Toute notification faite par l'une des parties à l'autre pour les besoins du présent accord de partenariat est adressée par écrit et envoyée par courrier simple, ou courrier électronique.

Pour ce faire, chacune des deux parties désignera un interlocuteur privilégié pour les échanges portant sur le présent accord de partenariat. Les noms et coordonnées des interlocuteurs sont indiquées en annexe.

Fait en deux (2) exemplaires originaux,

A **Saint-Denis**, le

A **XXX**, le

Pour la Société du Grand Paris

Pour **l'exploitant**

Philippe YVIN

Exploitant

10

2016CONVXXX – Accord de partenariat pour le traitement, le stockage et la valorisation des déblais Grand Paris Express - CONFIDENTIEL

CONTACTS

Contacts privilégiés :

Pour la SGP :

Nom : Margaux Chabardes

Adresse : 30 Avenue des Fruitières, 93200 Saint-Denis

Tel : 01 82 46 20 00

Mail : Margaux.Chabardes@societedugrandparis.fr

Pour l'exploitant : à compléter

Nom :

Adresse :

Tel :

Mail :

CHARTE

Charte de bonnes pratiques pour la gestion des déblais du Grand Paris Express signée par l'exploitant.

ANNEXE

Tableur EXCEL comprenant la notice et les informations à compléter transmis à remplir par l’exploitant.

Annexe 2 – Confirmation suite à l’avis du CNPN de l’accord de l’AEV pour la mise en œuvre des mesures compensatoires écologiques prévues dans le cadre de la ligne 16 du Grand Paris Express

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP



Pantin, le 25 JAN. 2017



Société du Grand Paris
À l'attention de M. YVIN,
Président du directoire
Immeuble Le Cézanne
30 avenue des fruitiers
93200 SAINT-DENIS

N/Réf. : SET/PH/CP/JFA/SM-17-0057

Service expertise technique

Affaire suivie par : Jean-François ANTOINE

Tél : 01 83 65 38 94

Courriel : jfantoine@aev-iledefrance.fr

Objet : confirmation de l'accord de l'AEV pour la mise en œuvre des mesures compensatoires écologiques prévues dans le cadre de la ligne 16 du Grand Paris Express

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 27 mai 2016, je vous avais indiqué que l'Agence des espaces verts, après analyse du dossier de demande de dérogation et des échanges entre nos services, acceptait de mettre en œuvre certaines des mesures compensatoires répondant aux impacts résiduels de la construction de la ligne 16 du réseau Grand Paris Express entre Saint-Denis-Pleyel et Noisy-Champs. Depuis lors, nos services ont travaillé à la définition précise des mesures compensatoires et un projet de convention est en cours de rédaction.

Cet accord de principe était émis sous réserve que le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) donne un avis favorable à ce dossier de demande de dérogation. Or, l'expert délégué faune du CNPN, le 12 décembre 2016, a émis un avis défavorable aux motifs suivants :

- Gestion des déblais extraits mal décrite ;
- Dimensionnement des mesures, continuité foncière et garantie de la gestion à long terme ;
- Intégration du projet dans un programme plus vaste.

Suite à cet avis défavorable, la Société du Grand Paris a adressé à la DRIEE, autorité administrative instruisant le dossier de demande de dérogation, un mémoire en réponse apportant des éléments de précision de nature à lever l'avis défavorable du CNPN. Ces précisions ont été jugées suffisantes et le dossier est désormais considéré comme recevable.

Compte tenu des précisions apportées dans le mémoire en réponse, dont nous avons pris connaissance, ainsi que des incompréhensions manifestes quant à la cohérence des mesures proposées et de leur gestion future, je vous confirme l'accord de l'Agence des espaces verts pour mettre en œuvre ces mesures compensatoires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Directeur Général

Philippe HELLEISEN

Agence des espaces verts de la Région Île-de-France
Cité régionale de l'environnement
90-92 avenue du Général Leclerc - 93500 PANTIN
Téléphone : 01 83 65 38 00 - Télécopie : 01 82 82 83 85
www.aev-iledefrance.fr

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

VOLET D2 – AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE LA SGP



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitiers
93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr