Grand – Paris – express

# ENQUÊTE PUBLIQUE DE DEMANDE D'AUTORISATION UNIQUE IOTA

LIGNES 16, 17 SUD ET 14 NORD DOSSIER D'INFORMATION

Société du Grand Paris

# Sommaire

Le Grand Paris Express Les Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord

10

Les gares

L'enquête publique de demande d'autorisation unique IOTA Les impacts du projet

Le dossier d'enquête publique Les modalités de l'enquête

# Le Grand Paris Express

#### **Le Grand Paris Express**

Le Grand Paris Express est un projet stratégique pour le devenir de l'Île-de-France: il vise à améliorer la vie quotidienne des habitants, à promouvoir l'égalité des territoires franciliens en renforçant le développement urbain de l'agglomération et à favoriser l'attractivité de la région capitale.

Le Grand Paris Express doit ainsi permettre de:

- décongestionner les principales lignes de transports en commun existantes grâce à la création d'une offre nouvelle en rocade;
- -réduire la congestion et la pollution automobiles;
- soutenir le développement économique de la région Île-de-France et contribuer ainsi à la compétitivité du pays, en mettant en relation les grands pôles d'emploi et les bassins de vie;
- désenclaver les secteurs les moins bien desservis du cœur d'agglomération

et permettre une meilleure accessibilité aux grands équipements, lieux de loisirs et lieux d'études de la région.

#### La Société du Grand Paris

Établissement public de l'État, la Société du Grand Paris (SGP) est chargée de la conception et de la réalisation du Grand Paris Express (GPE), futur métro automatique du Grand Paris. Conformément aux décisions du gouvernement, la Société du Grand Paris contribue au plan de mobilisation pour les transports de la région Île-de-France à hauteur de 2,450 milliards d'euros, dont 1 milliard pour le prolongement du RER E à l'ouest (Eole) et 1,450 milliard pour d'autres opérations (modernisation des RER, prolongements des lignes 11 et 14). En complément, la Société du Grand Paris contribue à hauteur de 450 millions d'euros à la mise en œuvre des interconnexions avec le réseau de transports en commun existant. Enfin, la Société du Grand Paris peut aussi être aménageur dans les quartiers des futures gares du Grand Paris Express.

Les différentes lignes du Grand Paris **Express seront mise en service** entre 2019 et 2030 Gare du Grand Paris Expres MIN Porte de

# **Chiffres clés du Grand Paris Express**

#### 200 KM

de lignes de métro automatique seront créées

#### 68

nouvelles gares relieront les pôles du Grand Paris, les 3 aéroports et les gares TGV

#### **2 MILLIONS**

de voyageurs emprunteront chaque jour ce nouveau réseau

#### 4

nouvelles lignes de métro automatique seront réalisées et 2 lignes de métro seront prolongées:

#### LIGNE 15

nouvelle ligne de métro en rocade proche de Paris

#### LIGNES 16, 17 ET 18

nouvelles lignes de métro desservant des territoires en développement

#### LIGNES 11 ET 14

prolongements de lignes de métro existantes

# Les Lignes 16, 17 Sud, 14 Nord

Le projet soumis à enquête publique au titre de la demande d'autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) comprend les Lignes 16 et 17 Sud qui relieront les gares Saint-Denis Pleyel et Noisy - Champs (gare non incluse) en passant par Le Bourget RER. Il comprend également le prolongement de la Ligne 14, au nord, entre Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse) et Saint-Denis Pleyel.

Entièrement souterraines, ces lignes parcourent environ 30 kilomètres de la Seine-Saint-Denis à la Seine-et-Marne. Le terminus à Noisy – Champs est en correspondance avec la Ligne 15 Sud du Grand Paris Express.
Les Lignes 15 Est et 15 Ouest sont également en correspondance avec les Lignes 16, 17 et 14 à la gare Saint-Denis Pleyel.

#### Les temps de parcours

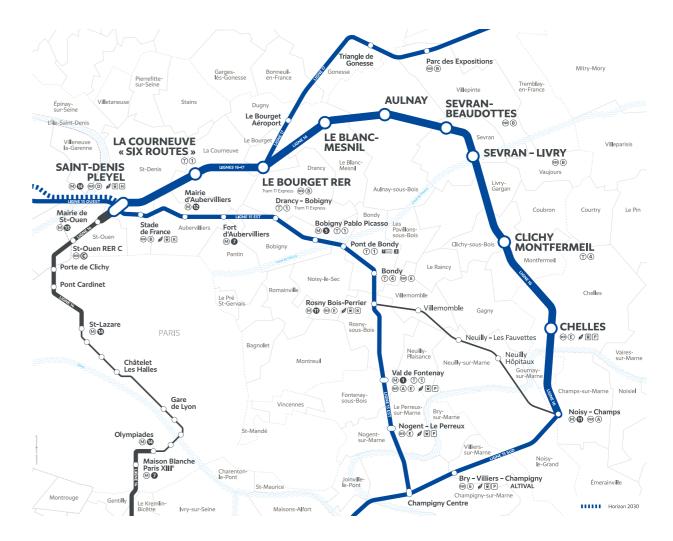
Saint-Denis Pleyel < > Noisy - Champs 26 minutes contre 39 minutes aujourd'hui

Clichy – Montfermeil < > La Défense 34 minutes contre 1h 05 aujourd'hui

Le Bourget RER < > Champigny Centre 34 minutes contre 1h14 aujourd'hui

Sevran – Livry < > Saint-Denis Pleyel

16 minutes contre 34 minutes aujourd'hui



Les Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord en quelques chiffres

14 communes

800000 habitants concernés

30 KM en tracé souterrain

9 GARES dont 7 en correspondance avec RER, métro ou Tramway et 200000 voyageurs quotidiens

Mise en service 2023

#### Les Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord, nouvelles lignes de desserte de territoires

Lignes essentielles au désenclavement de territoires aujourd'hui mal desservis, elles irrigueront l'est de la Seine-Saint-Denis jusqu'à la grande couronne en desservant les gares Chelles et Noisy – Champs.

Elles bénéficieront à près de
800000 habitants grâce à une liaison directe vers la Cité Descartes et les bassins d'emplois du Grand Paris et à leurs nombreuses correspondances (RER A, RER E, RER B, lignes Transilien).

Le mode automatique permettra un déplacement des trains de manière autonome et sûre, pour une qualité de service optimale. Il offrira également plus de souplesse et de réactivité pour l'exploitation des lignes (prolongement le soir...). Ces lignes pourront être exploitées, à l'heure de pointe du matin, avec un intervalle de 3 à 4 minutes entre deux trains.

Les rames des Lignes 16 et 17 seront d'une largeur proche de celle du RER – environ 2,80 m – et formées de 3 voitures pour une longueur totale de 54 mètres.

Leur vitesse commerciale moyenne sera d'environ 65 km/h, avec une vitesse maximale de 120 km/h. Elles pourront accueillir environ 500 voyageurs chacune.

La Ligne 14 sera formée à terme de 8 voitures pour une longueur de rame de 120 mètres, accueillant 960 voyageurs.

Sa vitesse commerciale sera de 45 km/h.

Le projet de prolongement de la Ligne 14, au nord, entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, actuellement en cours de travaux, est sous co-maîtrise d'ouvrage du STIF et de la RATP.

L'ensemble des gares et des trains seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

#### Les premiers travaux

Les travaux préparatoires ont débuté en mars 2016. Il s'agit de la première étape du chantier, avant les futures opérations de génie civil, c'est-à-dire de construction des infrastructures du métro.

Ces travaux consistent, d'une part, à déplacer des réseaux existants (gaz, électricité, télécom, eau...) à proximité des futurs ouvrages du métro (gares, ouvrages annexes, centre d'exploitation) et, d'autre part, à libérer les zones de chantier à venir.

Ils permettent également de reconnaître le terrain pour optimiser les méthodes de construction.

Ce sont ainsi 8 des 9 gares qui sont entrées en phase de travaux préparatoires en mars 2017. Les travaux de génie civil de ces lignes démarreront en 2018.

#### Le dialogue

Dès l'origine du projet, la Société du Grand Paris a organisé une concertation continue avec les collectivités et les habitants afin de recueillir leurs avis sur le métro du Grand Paris. Les Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord ont fait l'objet de près de 129 réunions (comités techniques et comités de pilotage) se sont tenues avec les élus et les partenaires. Lors d'une phase de concertation renforcée, du 18 novembre au 18 décembre 2013. la Société du Grand Paris est allée à la rencontre des habitants du territoire lors de 12 réunions publiques. Quelque 2000 habitants ont souhaité s'informer et échanger lors de cette étape. Près de 800 questions et avis ont été émis et pris en considération.

L'enquête d'utilité publique du projet s'est ensuite déroulée du 13 octobre au 24 novembre 2014.

Toutes les observations déposées ont été étudiées par la commission d'enquête, dont le rapport a fait l'objet d'un mémoire en réponse de la part de la Société du Grand Paris. Le projet a été déclaré d'utilité publique le 28 décembre 2015 (documents en téléchargement sur le site enquetepubliquelignes14-16-17.fr).

Depuis le début de la phase de travaux préparatoires, la Société du Grand Paris a poursuivi le dialogue avec les riverains: elle se rend régulièrement sur les territoires pour organiser des réunions de quartier et des comités de suivi des travaux. Elle déploie également plusieurs agents de proximité sur les sites en travaux. Elle poursuivra ce dialogue lors de la phase de génie civil pour accompagner les habitants et toujours répondre à leurs préoccupations.

Les prochaines étapes des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord

2016 – 2017 Travaux préparatoires

2018 – 2021 Travaux de génie civil

2021 – 2023
Aménagement et équipement des gares et ouvrages annexes

2021 - 2022 Équipement des tunnels

2023
Essais et mise en service

# Les gares

Les Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord comportent 9 gares et relient la gare Saint-Denis Pleyel, à la gare Noisy – Champs.

Elles comprennent aussi, en commun avec la Ligne 17, le centre d'exploitation situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse.

#### Les gares créées sont:

- Chelles
- Le Blanc-Mesnil
- Clichy Montfermeil
  - -Le Bourget RER
- Sevran Livry
- -La Courneuve
- Sevran-Beaudottes
- «Six Routes»
- Aulnay
- Saint-Denis Pleyel

#### Le périmètre du projet

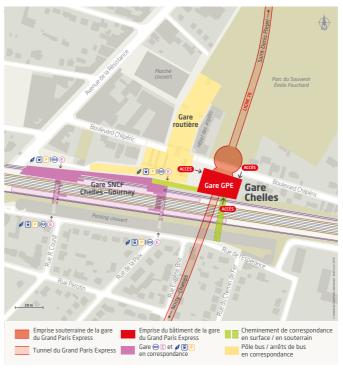
Le projet, soumis à enquête, comprend les Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord, longues d'environ 30 km et les 9 nouvelles gares citées ci-dessus. Les gares Noisy – Champs et Mairie de Saint-Ouen ne font pas partie du périmètre de la procédure. Elles sont respectivement rattachées à la Ligne 15 Sud du Grand Paris Express, ainsi qu'à la Ligne 14, tant du point de vue des études techniques et réglementaires que des autorisations administratives.

#### LE CENTRE D'EXPLOITATION D'AULNAY

Ce site industriel est relié à la Ligne 16 par un tunnel de 1,35 km et à la Ligne 17 par un viaduc d'environ 1 km. À terme, cette installation d'une superficie d'environ 20 ha permettra de générer près de 350 emplois à Aulnaysous-Bois. Il se situera dans la partie nordouest de l'ancien site PSA Peugeot – Citroën. Il regroupera les activités suivantes:

- Site de Maintenance des Infrastructures
   (SMI) permettant d'assurer la maintenance des infrastructures, des systèmes et des équipements du réseau de métro;
- Site de Maintenance et de Remisage (SMR) où le matériel roulant sera réparé, entretenu, et remisé;
- Poste de Commandement Centralisé (PCC) où transiteront toutes les informations relatives à l'exploitation des lignes de transport, 24 h/24 et 7 j/7. Ce site n'est pas inclus dans le cadre de la procédure de demande d'autorisation unique. Il fera l'objet d'une procédure spécifique relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Le tunnel de raccordement des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord au centre d'exploitation est par contre inclus dans le périmètre du dossier.





#### Localisation

La gare Chelles du Grand Paris Express est localisée au sud-ouest de la commune. Adossée à la gare SNCF existante, en contact avec la gare routière, elle se prolonge en souterrain sous le boulevard Chilpéric, face au parc du Souvenir Émile-Fouchard.

#### Correspondances

Terminus de la ligne E du RER, Ligne P du Transilien, gare routière

#### **Projets urbains**

ZAC centre-gare, écoquartier Castermant le long des voies de triage de la SNCF, ZAC de l'Aulnoy

#### Fréquentation journalière 45 000 voyages

#### Temps de parcours

Chelles < > Saint-Denis Pleyel
23 minutes contre 46 minutes aujourd'hui
Chelles < > Le Blanc-Mesnil
14 minutes contre 1h 09 minutes aujourd'hui

#### **Architecte**

Atelier Schall

© Société du Grand Paris / Atelier Schall





Gare emblématique du Grand Paris Express, elle est située à la limite des communes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil. La gare est localisée au nord de la tour Utrillo, sur une place longée par la promenade de la Dhuys,à proximité de la forêt de Bondy.

#### Correspondances

Tramway T4

#### **Projets urbains**

CDT de l'Est de la Seine-Saint-Denis, Programme de rénovation urbaine de Clichy

#### Fréquentation journalière

35000 voyages

#### Temps de parcours

Clichy – Montfermeil < > Noisy – Champs 7 minutes contre 48 minutes aujourd'hui Clichy – Montfermeil < > Villejuif IGR 32 minutes contre 1h 24 aujourd'hui

#### **Architectes**

Miralles – Tagliabue (EMBT) – Bordas+Peiro © Société du Grand Paris / Miralles - Tagliabue (EMBT) - Bordas+Peiro





#### Localisation

La gare Sevran – Livry se situe au sud de la commune de Sevran, sur le site de la gare SNCF à proximité du centreville et du parc de la Poudrerie, entre les voies ferrées et le canal de l'Ourcq.

#### Correspondances

RER B

#### **Projets urbains**

Projet CDT «Sevran Terre d'avenir», Pôle de développement urbain de Sevran

#### Fréquentation journalière

30000 voyages

#### Temps de parcours

Sevran – Livry < > Saint-Denis Pleyel 16 minutes contre 34 minutes aujourd'hui Sevran – Livry <> Noisy – Champs 10 minutes contre 52 minutes aujourd'hui

#### **Architectes**

Agence Duthilleul et Arep

© Société du Grand Paris / Agence Duthilleul et Arep





La gare Sevran-Beaudottes est localisée à Sevran, sur le site de la gare SNCF actuelle, à proximité du centre commercial Beau Sevran.

#### Correspondances

RER B

#### **Projets urbains**

Projet CDT «Sevran Terre d'avenir»

#### Fréquentation journalière

45 000 voyages

#### Temps de parcours

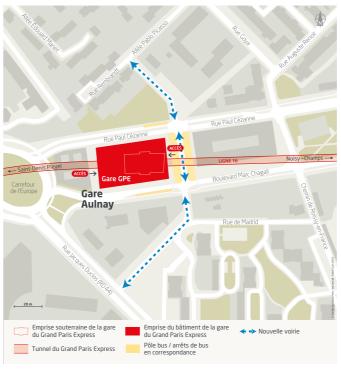
Sevran-Beaudottes < > Saint-Denis Pleyel 14 minutes contre 33 minutes aujourd'hui Sevran-Beaudottes < > La Défense 27 minutes contre 43 minutes aujourd'hui

#### **Architectes**

Agence Duthilleul et Arep

© Société du Grand Paris / Agence Duthilleul et Arep





#### Localisation

Située au nord de la commune d'Aulnaysous-Bois, sur le terre-plein de l'ex-RN 2, la gare Aulnay dessert les quartiers d'habitat dense et les zones d'activités du nord de la commune. Elle s'insère dans le projet de renouvellement urbain engagé depuis 2004.

#### **Projets urbains**

Projet CDT «Est Seine-Saint-Denis»

#### Fréquentation journalière

18 000 voyages

#### Temps de parcours

Aulnay < > Saint-Denis Pleyel

11 minutes contre 52 minutes aujourd'hui
Aulnay < > Noisy - Champs

15 minutes contre 1h 06 aujourd'hui

#### **Architecte**

Beckmann-N'Thépé

© Société du Grand Paris / Beckmann-N'Thépé





La gare est localisée sur la commune du Blanc-Mesnil, en lisière du parc Jacques-Duclos au carrefour du centreville, du quartier des Tilleuls et de la zone économique du Coudray.

#### **Projets urbains**

Requalification du parc d'activités du Coudray, ZAC «Cœur de ville»

#### Fréquentation journalière

18 000 voyages

#### Temps de parcours

Le Blanc-Mesnil < > Saint-Denis Pleyel 9 minutes contre 41 minutes aujourd'hui Le Blanc-Mesnil < > Créteil - l'Échat 31 minutes contre 1h09 aujourd'hui

#### **Architectes**

Berranger & Vincent

© Société du Grand Paris / Berranger & Vincent





#### Localisation

Gare emblématique du Grand Paris Express, elle est implantée à la jonction des communes du Bourget, de La Courneuve et de Drancy. L'émergence de la nouvelle gare s'intègre au cœur d'un vaste projet urbain de requalification et de développement du quartier.

#### Correspondances

Lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, Tram 11 Express, RER B

#### Fréquentation journalière

55000 voyages

#### **Temps de parcours**

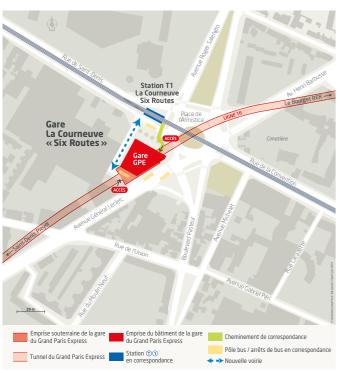
Le Bourget RER < > La Défense 19 minutes contre 35 minutes aujourd'hui Le Bourget RER <> Clichy – Montfermeil 14 minutes contre 40 minutes aujourd'hui

#### Architecte

Elizabeth de Portzamparc (AECDP)

© Société du Grand Paris / Elizabeth de Portzamparc (AECDP)





Située sur le territoire de La Courneuve, à l'intersection de l'avenue du Général-Leclerc et de la rue de Saint-Denis, la gare La Courneuve « Six Routes » est le déclencheur de la transformation de ce quartier.

#### Correspondances

T1, Lignes 16 et 17 du Grand Paris Express

#### Fréquentation journalière

34000 voyages

#### Temps de parcours

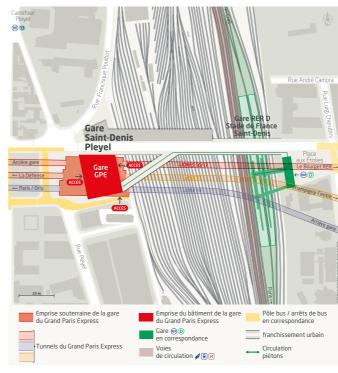
La Courneuve « Six Routes »
< > Clichy – Montfermeil
17 minutes contre 1h 04 aujourd'hui
La Courneuve « Six Routes » < > Chelles
20 minutes contre 52 minutes aujourd'hui

#### **Architecte**

**Chartier Dalix** 

© Société du Grand Paris / Chartier Dalix





#### Localisation

Gare emblématique du Grand Paris Express, elle est située sur le territoire de Saint-Denis, à l'intersection de la rue Pleyel et de la rue Francisque-Poulbot. Au cœur d'un projet urbain majeur, elle est un pôle unique de correspondance entre quatre lignes du GPE.

#### Correspondances

RER D, Lignes 14, 15, 16 et 17 du Grand Paris Express

#### **Projets urbains**

ZAC du Landy, secteur Pleyel, CDT «Territoire de la culture et de la création»

#### Fréquentation journalière

250 000 voyages

#### Temps de parcours

Saint-Denis Pleyel < > Chelles 22 minutes contre 55 minutes aujourd'hui Saint-Denis Pleyel < > La Courneuve «Six Routes» 3 minutes contre 21 minutes aujourd'hui

#### **Architecte**

Kengo Kuma

© Société du Grand Paris / Kengo Kuma

# L'enquête publique de demande d'autorisation unique IOTA

À la suite à l'enquête publique qui s'est déroulée du 13 octobre au 24 novembre 2014, les Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord ont été déclarées d'utilité publique par décret n° 2015-1791 du 28 décembre 2015.

Afin de démarrer les travaux de génie civil, prévus début 2018, et en application du Code de l'environnement (article L. 123-1 et suivants, notamment), une enquête publique de demande d'autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) se déroule du 20 mars au 20 avril 2017.

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, du 17 août 2015, est venue généraliser à l'ensemble du territoire national, l'expérimentation de l'autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités.

Objectifs: simplifier les procédures et permettre ainsi une accélération de la réalisation des projets.

Au terme de l'article 2 de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014, modifiée, une autorisation unique est mise en place valant:

- autorisation au titre de la police de l'eau (article L. 214-3 du Code de l'environnement);
- autorisation spéciale au titre des réserves naturelles nationales (articles L. 332-6 et L. 332-9 du Code de l'environnement), sauf cas dérogatoires;
- autorisation de défrichement (articles L. 214-13 et L. 341-3 Code forestier);
- autorisation au titre des sites classés (articles L. 341-7 et L. 341-10 du Code de l'environnement);
- dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (article
   L. 411-2 du Code de l'environnement).

Concernant le projet des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord, l'enquête publique de demande d'autorisation unique (IOTA) porte sur:

- -la procédure d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau:
- la procédure de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées;
- la procédure d'autorisation de défrichement.

Le préfet du département de Seine-Saint-Denis, où se situe la majorité du projet, est chargé de conduire la procédure. L'autorisation unique est délivrée conjointement par les préfets de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne (arrêté inter-préfectoral).

# La commission d'enquête publique

La commission d'enquête est composée de cinq membres indépendants. Elle est présidée par Francis Vitel. Son rôle est de veiller au bon déroulement de l'enquête et de s'assurer de la bonne information du public. Elle recueille également ses avis et observations pour établir son rapport.

La commission d'enquête établira donc un rapport d'enquête relatant son déroulement et consignera dans un document séparé ses conclusions motivées.

Francis Vitel transmettra le dossier d'enquête publique et les registres accompagnés du rapport et des conclusions motivées au préfet de Seine-Saint-Denis; une copie du rapport et des conclusions motivées sera également adressée au président du tribunal administratif de Montreuil. Un arrêté conjoint des préfets de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne pourra ensuite permettre le démarrage des travaux de génie civil.

## Les différentes demandes d'autorisation

#### Autorisation au titre de la Loi sur l'eau

La Loi sur l'eau codifiée aux articles L. 214-1 et suivants du Code de l'environnement vise à sauvegarder les écosystèmes aquatiques et les zones humides, à protéger la qualité des eaux, et préserver les écoulements naturels. Le Code de l'environnement prévoit ainsi que les installations, ouvrages, travaux et activités ayant une influence notable sur l'eau ou le fonctionnement des écosystèmes aquatiques font l'objet d'une procédure de déclaration ou d'autorisation préalable à leur mise en œuvre.

Le type de procédure à mettre en œuvre dépend alors des effets du projet sur l'eau et les écosystèmes aquatiques.

#### Dérogation « espèces protégées »

L'article L. 411-2 du Code de l'environnement instaure la possibilité de déroger à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées. Les articles R. 411-1 et R. 411-14 du Code de l'environnement et l'arrêté ministériel du 19 février 2007 précisent les conditions de demande de dérogation et d'instruction du dossier.

Il existe deux conditions cumulatives pour pouvoir solliciter une dérogation aux interdictions :

- il n'existe pas d'autre solution satisfaisante pour réaliser le projet,
- la dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

D'autre part, le projet doit s'inscrire dans un des cinq cas prévus par la réglementation (intérêt pour la faune, la flore et les habitats naturels, prévention contre certains dommages, raisons impératives d'intérêt public majeur, fins de recherche, éducation, repeuplement ou réintroduction des espèces concernées, ou dans des conditions particulières, prise ou détention d'un nombre limité de certains spécimens).

Tout pétitionnaire doit préciser, dans son dossier, comment son projet satisfait aux deux conditions et s'inscrit dans au moins l'un des cinq cas prévus.

Dans le cas du projet des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord, ce sont les raisons impératives d'intérêt public majeur qui justifient

#### Autorisation de défrichement

la demande dérogation.

Le défrichement consiste à mettre fin à la destination forestière d'un terrain, en détruisant son état boisé.
L'autorisation de défrichement concerne les forêts possédées par un particulier, un agriculteur, une collectivité territoriale ou une autre personne morale.
Toute opération volontaire entraînant la destruction de l'état boisé d'un terrain et mettant fin à sa destination forestière est considérée comme un défrichement et nécessite une autorisation administrative préalable (article L. 341-3) au-delà d'une certaine surface concernée.

#### Les principales évolutions du projet depuis l'étude d'impact du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique

Les modifications et évolutions apportées au projet depuis l'enquête d'utilité publique sont liées à l'avancement des études techniques, sur la base des données environnementales, des concertations avec les collectivités locales, des observations apportées par le public lors de l'enquête d'utilité publique en 2014, ainsi que des impératifs de calendrier (candidature de Paris aux jeux Olympiques de 2024). Les principales modifications du projet concernent:

- -d'une part, l'augmentation du nombre de tunneliers, qui est passé de 6 en phase d'études préliminaires à 9 en études d'avant-projet. Cette évolution a été rendue nécessaire pour sécuriser le planning et permettre la mise en service de ces lignes fin 2023, dans la perspective de l'organisation des jeux Olympiques de Paris, à l'été 2024.
- -d'autre part, l'intégration dans le périmètre du dossier d'autorisation unique, du raccordement des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord au futur centre d'exploitation situé à Aulnay-sous-Bois.

Ce raccordement, principalement souterrain et creusé par tunnelier, est en effet nécessaire à la mise en service des lignes.
Le centre d'exploitation est quant à lui inclus dans le périmètre de la Ligne 17 Nord du Grand Paris Express.

# Les impacts du projet

Les impacts sur les écosystèmes aquatiques, en cas de phénomènes de crue les milieux boisés et les habitats d'espèces protégées constituent les principaux enjeux environnementaux de la réalisation du Grand Paris Express.

#### Les eaux de surface

La construction des ouvrages émergents, comme les gares ou les ouvrages annexes, nécessite de prendre en compte les eaux de surface. Ainsi, chacun des ouvrages fait l'objet d'une gestion adaptée de l'eau pluviale, que ce soit en phase chantier ou en phase exploitation. La Société du Grand Paris prévoit, notamment, l'aménagement de bassins de stockage et la création de dispositifs de dépollution pour assurer des rejets qui respectent les réglementations locales. Certains ouvrages des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord, comme la gare Chelles, situés à proximité de la Marne, sont soumis à un risque inondation. Ces constructions font donc l'objet de dispositions spécifiques de construction et d'aménagement afin d'être protégées

et de ne pas augmenter les risques pour les zones limitrophes.

#### Les eaux souterraines

La construction des ouvrages en souterrain peut avoir une influence sur les nappes d'eau souterraines, sur leur qualité et leur fonctionnement. Pour réaliser un état des lieux du territoire concerné par le projet, des sondages et des prélèvements ont été effectués sur la totalité du tracé. Des études hydrogéologiques, fondées sur des modélisations, ont conduit à retenir les méthodes constructives les plus adaptées pour éviter les effets sur les nappes souterraines, durant les travaux, puis lors de la phase d'exploitation. Il s'agit notamment du recours à la technique des parois moulées pour la construction des ouvrages émergents, et au tunnelier pour la partie souterraine de l'infrastructure.

#### Les espèces protégées

Le projet étant essentiellement en souterrain. les retombées potentielles sur les habitats d'espèces protégées concernent

uniquement les ouvrages émergents (gares, puits de secours et de ventilation, ouvrages d'entonnement).

Des inventaires faunistiques et floristiques ont été réalisés afin d'obtenir un état des lieux le plus complet possible de l'ensemble des sites impactés, avec une attention particulière sur les sites Natura 2000 situés à proximité. Cependant, le projet s'insérant globalement en milieu urbain, les impacts sur des sites à enjeux écologiques restent modérés et localisés à un nombre limité de sites.

Des mesures d'évitement et de réduction seront mises en œuvre pour minimiser ces conséquences. Les impacts résiduels seront compensés au plus près des sites concernés. La Société du Grand Paris a choisi d'établir des conventions de partenariat avec des acteurs publics du territoire sur une durée de trente ans pour assurer une pérennité des compensations écologiques. Ainsi, des démarches sont-elles actuellement en cours avec l'Agence des espaces verts (AEV) d'Île-de-France, pour la mise en œuvre des mesures de compensation écologiques sur le secteur du mont Guichet, à Chelles.

#### Les boisements

La construction des ouvrages émergents engendre parfois la destruction de boisements (selon la définition du Code forestier). Des prospections ont été réalisées avec les services de l'État pour déterminer les sites et les surfaces concernées par ce défrichement. Un seul site est concerné par la demande d'autorisation de défrichement: il est situé au droit d'un ouvrage annexe dans le secteur du mont Guichet, à Chelles. La superficie concernée par la demande d'autorisation de défrichement est faible, de l'ordre de 0,5 hectare. Des mesures d'évitement et de réduction sont effectuées. Par exemple, en réduisant le plus possible la surface de l'emprise

nécessaire des travaux et en réalisant ces défrichements en dehors des périodes favorables à la faune. Les surfaces de boisements détruites seront compensées. Les modalités de cette compensation sont en cours de réflexion. Elles s'orientent vers des opérations de travaux sylvicoles (restauration, entretien, replantation...) à proximité du fuseau d'étude du projet. Une plus-value écologique sera recherchée dans le cadre de la compensation au titre du Code forestier, afin d'optimiser la valeur écologique des boisements de compensation.

L'ensemble des informations sur les enjeux environnementaux du territoire concerné par la construction des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord est présenté dans le volet E2 «Analyse de l'état initial du site et de son environnement». L'analyse des impacts liés à la réalisation

des lignes et les mesures prévues pour assurer l'intégration environnementale du projet sont indiquées dans le volet E3 «Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures proposées ». L'analyse des impacts concernant la dérogation à la protection des espèces protégées est exposée dans le volet G. Le volet H indique les impacts concernant le défrichement.

Enfin, pour retrouver une synthèse de l'ensemble des informations de l'étude d'impact, vous pouvez prendre connaissance du volet C « Résumé non technique ».

# Le dossier d'enquête publique

Le dossier de demande d'autorisation unique, que vous trouverez en libre consultation dans le cadre de cette enquête publique (cf. lieux d'enquête en pages 31 et 32), comporte l'ensemble des pièces fixées à l'art. 4 du décret n°2014-751 du 1er juillet 2014:

# Répartition des pièces par demande d'autorisation

 Pièces relatives à la demande d'autorisation au titre de la police de l'eau, en application de l'article L. 214-3 du Code de l'environnement: les pièces justificatives de cette demande

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.

- Pièces relatives à la dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats, en application de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement: la demande de dérogation est constituée par le volet G du dossier de demande d'autorisation unique.
- Pièces relatives à l'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 dossier

de demande d'autorisation unique.

L'étude d'impact actualisée, qui porte sur les Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord, traite chacun des projets de construction des 9 gares et des divers ouvrages annexes de ventilation et d'accès secours, ainsi que des ouvrages spéciaux: les ouvrages d'entonnement qui permettent la liaison entre plusieurs lignes.

# Volets du dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique comprend le dossier de demande d'autorisation unique, composé des différents volets suivants:

#### **VOLET A**

#### **Guide de lecture**

Ce document contient, notamment, le contexte réglementaire de la demande d'autorisation unique, les procédures visées ainsi que l'organisation générale du dossier.

#### **VOLET B**

## Pièces communes du dossier de demande d'autorisation unique

Ce volet comprend notamment l'identité du demandeur et une présentation détaillée du projet et des ouvrages.

#### VOLET C

#### Résumé non technique

Ce document reprend les principales informations et conclusions de l'étude d'impact, notamment:

- les enjeux environnementaux identifiés dans l'aire d'étude du projet ou à une échelle plus large;
- -la description synthétique des ouvrages du projet;
- les principaux impacts du projet et les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces impacts;
- des synthèses cartographiques
   de ces enjeux, impacts et mesures à l'échelle
   des communes concernées par le projet.

#### **VOLET D1**

#### Avis délibéré de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse de la SGP

Un avis de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été rendu le 7 décembre 2016 sur la prise en compte de l'environnement dans le projet et sur la qualité du dossier. Ce volet comprend l'avis de l'Autorité environnementale et les informations complémentaires apportées par la SGP.

#### **VOLET D2**

#### Avis du Conseil national de la protection de la nature et mémoire en réponse de la SGP

Un avis du Conseil national de la protection de la nature (CNPN) a été rendu le 12 décembre 2016 concernant la prise en compte des espèces protégées et de leurs habitats, dans le cadre du projet et sur la qualité du dossier concernant ces aspects. Ce volet comprend l'avis du CNPN et les informations complémentaires apportées par la SGP.

#### **VOLET E**

#### Étude d'impact

Ce document est décomposé en 4 sousparties pour des raisons de volume du document et de facilitation de l'accès aux différents chapitres:

#### **VOLET E1**

#### Cadre juridique, auteurs des études et raisons pour lesquelles le projet a été retenu

Ce document présente notamment le cadre réglementaire de l'étude d'impact, les auteurs des études ainsi que les esquisses des solutions examinées et les raisons pour lesquelles le projet a été retenu.

#### **VOLET E2**

#### État initial

Ce document présente un état initial sur l'ensemble des thématiques environnementales, à l'échelle du fuseau d'étude ou à une échelle plus large selon les enjeux.

#### **VOLET E3**

## Analyse des impacts et présentation des mesures associées

Ce document contient notamment:

- l'analyse des impacts potentiels du projet sur l'environnement. Les différents sujets sont traités en application du principe de proportionnalité, selon le niveau d'enjeu identifié dans l'état initial. Les impacts directs, indirects, temporaires ou permanents sont étudiés;
- la proposition de mesures spécifiques pour éviter, réduire, ou le cas échéant compenser les impacts identifiés;
- une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000.

#### **VOLET E4**

## Autres pièces constitutives de l'étude d'impact

Ce volet présente notamment:

- les conséquences sur le développement éventuel de l'urbanisation;
- l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances;
- l'appréciation des impacts du programme du Grand Paris Express;
- les méthodes d'étude et difficultés rencontrées.

#### **VOLET F**

#### Pièces justificatives de la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau

Ce volet présente les rubriques de la nomenclature relative à la Loi sur l'eau concernées par le projet, ainsi que les moyens de surveillance et d'intervention envisagés relatifs à l'eau et aux milieux aquatiques, lors de la phase de travaux et lors de la phase d'exploitation du projet.

#### **VOLET G**

### Demande de dérogation espèces protégées

Ce volet correspond à la demande de dérogation en application de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement. Il présente notamment:

- les résultats des inventaires réalisés sur l'ensemble des groupes concernés et une évaluation des enjeux par espèce protégée;
- une présentation des impacts bruts pour les différentes espèces faisant l'objet de la demande;
- les mesures d'évitement et de réduction des impacts prévues;
- les mesures compensatoires envisagées, ainsi que les mesures d'accompagnement et de suivi;
- une estimation des coûts de l'ensemble de ces mesures.

#### **VOLET H**

#### Demande d'autorisation de défrichement

Ce volet correspond à la demande d'autorisation de défrichement en application de l'article L. 341-3 du Code forestier. Il comprend, notamment, la localisation des terrains à défricher au sens du Code forestier et une analyse des enjeux et impacts associés.

#### **VOLET I**

#### **Annexes**

Il est constitué des annexes du dossier de demande d'autorisation unique.

#### **VOLET I1**

#### Annexes I à IV

Ce document contient les annexes suivantes:

- étude hydraulique du secteur inondable de Chelles-Gournay;
- -étude hydrogéologique;
- inventaires écologiques faune, flore, habitats;
- -inventaires des zones humides.

#### **VOLET 12**

#### Annexes V à IX

Ce document contient les annexes suivantes:

- étude acoustique;
- -étude vibratoire;
- charte environnementale des chantiers;
- décret n° 2015-1891 du 28 décembre 2015 déclarant le projet d'utilité publique;
- -synthèse des données de pollution des sols et des eaux souterraines.

# Les modalités de l'enquête

DU 20 MARS AU 20 AVRIL 2017, INFORMEZ-VOUS, DONNEZ VOTRE AVIS

Un site dédié à l'enquête publique avec dépôt et consultation d'avis en ligne

www.enquetepubliqueuniqueligne16.fr

Le registre électronique sera ouvert à partir du lundi 20 mars, à 8 h et jusqu'au jeudi 20 avril à 18 h. Vous pouvez y déposer et consulter les avis.

#### 14 LIEUX D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Consultation du dossier d'enquête publique et mise à disposition des registres papier dans les mairies suivantes :

#### **Seine-Saint-Denis**

Aubervilliers

Aulnay-sous-Bois
Clichy-sous-Bois
Gournay-sur-Marne
La Courneuve
Le Blanc-Mesnil
Le Bourget
Livry-Gargan
Montfermeil
Saint-Denis
Saint-Ouen

Sevran

#### Seine-et-Marne

Champs-sur-Marne Chelles

# 30 permanences des commissaires enquêteurs

#### **SEINE-SAINT-DENIS**

#### Aubervilliers

Hôtel de Ville
Direction générale
du développement urbain
120 bis rue Henri-Barbusse
Lundi 3 avril de 14 h à 17 h
Lundi 10 avril de 14 h à 17 h

#### **Aulnay-sous-Bois**

Hôtel de Ville
Direction de l'urbanisme
Centre administratif
14-16 boulevard Félix-Faure
Lundi 3 avril de 9 h à 12 h
Lundi 10 avril de 9 h à 12 h

#### Clichy-sous-Bois

Hôtel de Ville Place du 11-Novembre 1918 Lundi 20 mars de 8 h 30 à 11 h 30 Lundi 10 avril de 9 h à 12 h

#### Gournay-sur-Marne

Hôtel de Ville 7 avenue Foch Vendredi 31 mars de 14h30 à 17h30 Jeudi 20 avril de 14h30 à 17h30

#### La Courneuve

Hôtel de Ville Pôle administratif Mecano 3 mail de l'Égalité 58 avenue Gabriel-Péri Mercredi 29 mars, de 8 h 45 à 11 h 45 Lundi 10 avril de 14 h à 17 h

#### Le Blanc-Mesnil

Hôtel de Ville Place Gabriel-Péri Lundi 27 mars de 9h à 12h Jeudi 20 avril de 14h15 à 17h15

#### Le Bourget

Hôtel de Ville 65 avenue de la Division-Leclerc Lundi 20 mars de 8 h 30 à 11 h 30 Samedi 8 avril de 8 h 30 à 11 h 30

#### Livry-Gargan

Hôtel de Ville 3 place François-Mitterrand Mardi 21 mars de 14 h 30 à 17 h 30 Mercredi 19 avril de 9 h à 12 h

#### **Montfermeil**

Hôtel de Ville Service technique 55 rue du Lavoir Lundi 27 mars de 9 h à 12 h Mardi 18 avril de 8 h 30 à 11 h 30

#### Sevran

Hôtel de Ville

Pôle urbain 1 rue Henri-Becquerel Mercredi 22 mars de 8 h 30 à 11 h 30 Mardi 11 avril de 9 h à 12 h

#### **Saint-Denis**

Siège de l'enquête
Hôtel de Ville
Bât. adm. Unité de santé
environnementale
(le samedi matin à la mairie
de Saint-Denis)
Place du Caquet
Samedi 25 mars de 9 h à 12 h
Jeudi 30 mars de 9 h à 12 h
Jeudi 20 avril de 9 h à 12 h

#### Saint-Ouen

Hôtel de Ville Centre administratif Fernand-Lefort 6 place de la République Vendredi 24 mars de 9 h à 12 h Samedi 8 avril de 9 h à 12 h Jeudi 20 avril de 15 h à 18 h

#### SEINE-ET-MARNE

Champs-sur-Marne

Hôtel de Ville Place de la Mairie

Mardi 28 mars de 8 h 30 à 11 h 30 Mercredi 12 avril de 9 h à 12 h

#### Chelles

Hôtel de Ville Parc du Souvenir Émile-Fouchard Lundi 20 mars de 14 h 30 à 17 h 30 Vendredi 7 avril de 14 h 30 à 17 h 30

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier est également mis à disposition sur un poste informatique à: Préfecture de la Seine-Saint-Denis 1 esplanade Jean-Moulin 93 007 Bobigny Du mardi au vendredi de 9h à 16h

Vous pouvez également adresser un courrier à l'attention du président de la commission d'enquête (Ligne 16 du Grand Paris Express), Mairie de Saint-Denis Place du Caquet 93 200 Saint-Denis

#### SUIVEZ L'ACTUALITÉ DU GRAND PARIS EXPRESS societedugrandparis.fr









