

GRAND PARIS EXPRESS
LE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

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)

**ENQUETE PUBLIQUE DE DEMANDE D'AUTORISATION
UNIQUE POUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES,
TRAVAUX ET ACTIVITES (IOTA)**
Code de l'environnement, Code forestier

Avis des différents services consultés dans le cadre de l'instruction :

- Agence Régionale de Santé d'Ile-de-France (ARS)
- Voies Navigables de France (VNF)
- Office Nationale de l'Eau et des Milieux Aquatiques (ONEMA)
- Direction de l'Eau de et l'Assainissement du département de Seine-Saint-Denis
- Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP)
- Syndicat des Eaux d'Ile-de-France (SEDIF)
- Service des canaux de la Villes de Paris (VDP)
- Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)
- Direction départementale des territoires de Seine-et-Marne (DDT77)
- Direction régionale des affaires culturelles (DRAC)

Délégation Territoriale de Seine-Saint-Denis
Service Contrôle et Sécurité Sanitaires des Milieux

Bobigny, le 21 juin 2016

Affaire suivie par : I. ASTUTO/JP.BLASER
Courriel : ars-dt93-CSSM-EAU@ars.sante.fr

Le Délégué territorial
à

Téléphone : 01 41 60 71 22
Télécopie : 01 41 60 71 59

Direction Régionale et Interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France
10, rue Crillon
75194 PARIS CEDEX 04

Nos Références : EE 16-0073 AE AD

Objet : Avis sur demande d'autorisation IOTA relatif au projet de création
des lignes 16.17 sud et 14 nord

A l'attention de Claire MAYET

Monsieur le Directeur,

L'Agence Régionale de Santé d'Ile-de-France a été saisie par courrier en date du 24 mai 2016 pour contribution sur la demande d'autorisation unique IOTA relatif au projet de création des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du futur réseau de transport public du Grand Paris Express entre Saint-Denis Pleyel(93) et Noisy-Champ (77).

Ce dossier nous a été transmis sous format numérique.

Vous trouverez ci-dessous les observations sur le dossier transmis pour le compte de la délégation territoriale de Seine-Saint-Denis.

Généralités

Le projet prévoit la création de nouvelles lignes de métro, à savoir :

- Ligne 14 Nord, entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis-Pleyel,
- Ligne 16, entre Saint-Denis-Pleyel et Noisy-Champs,
- Ligne 17, entre Saint-Denis-Pleyel et Le Bourget-RER.

Ces projets touchent essentiellement le département de Seine-Saint Denis (12 communes concernées) avec la création de 8 nouvelles gares (Clichy-Montfermeil, Sevrans-Livry, Sevrans-Beaudottes, Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget RER, La Courneuve et Saint-Denis-Pleyel) et la création de 30 puits d'accès de secours ou de ventilation.

Eau

Le projet de tracé de la ligne 16 passe à proximité de captages d'eau potable, à savoir :

- le forage F10 situé sur la commune de Blanc-Mesnil, alimentant une partie de celle-ci ;
- les 4 forages situés sur la commune d'Aulnay-sous-Bois, utilisés en cas d'ultime-secours ;

- l'usine d'eau potable de Noisy-le-Grand/Neuilly-sur-Marne.

A ce jour, seule l'usine de Noisy-le-Grand/Neuilly-sur-Marne possède un arrêté de Déclaration d'Utilité Publique, arrêté pris en compte dans le projet de tracé de la ligne 16.

Pour information, l'instruction des dossiers de périmètres de protection et la rédaction des arrêtés de DUP sont en cours pour les captages présents sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Blanc-Mesnil.

Les projets de périmètres de protection rapprochés ont bien été pris en compte par le projet.

La gare de Blanc-Mesnil se trouve dans le projet de périmètre de protection rapproché du forage d'eau potable.

Les interdictions et prescriptions prévues dans le projet d'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique sont listées en annexe. Je demande qu'il soit tenu compte de ces interdictions et prescriptions dans ce projet. En effet, il est nécessaire de prendre toutes les précautions possibles pour assurer l'alimentation en eau potable des usagers et ce, sans en altérer la qualité de l'eau distribuée pendant la phase de travaux puis pendant l'exploitation de la ligne.

Compte tenu des rejets dans le canal de Chelles et des travaux à proximité de forages, il est demandé à la SGP de se rapprocher des gestionnaires des usines de productions d'eau potables pour définir et mettre en œuvre un plan d'information et de traitement des incidents ou accidents pouvant impacter la qualité de la ressource lors de la phase travaux.

Les tracés des lignes 14 et 17 se situent hors du périmètre de protection de tout captage d'eaux destinées à l'alimentation humaine.

Sites et sols pollués

L'inventaire des sites BASIAS et BASOL révèle la présence de 410 site BASIAS et 11 sites BASOL dans le fuseau d'étude. Le secteur St Denis Pleyel / Blanc Mesnil concentre une majorité de ces sites.

L'étude historique, documentaire et mémorielle a été correctement réalisée pour les sols et l'eau souterraine. Cette étude permet d'identifier de nombreux secteurs potentiellement impactés ou impactés par des pollutions. Ces secteurs sont plus importants sur la partie nord du tracé et dans le secteur entre Chelles et Noisy-le-Grand. Les cartographies associées à cette étude sont une aide dans l'appréciation des secteurs impactés.

Cependant, la caractéristique du projet ne permet pas à ce stade du projet de présenter une étude exhaustive des pollutions présentes dans les sols et dans les eaux souterraines. Les études devront être approfondies notamment pour les secteurs des gares, des ouvrages annexes et des secteurs de chantier en « tranchée ouverte ». Je note que le bureau d'études IDDEA est chargé de la mise en œuvre de ces études complémentaires.

Des analyses de sols en fond de fouille et/ou sur les parois du tunnel devraient être réalisées afin de contrôler leur qualité et de mettre en place d'éventuelles mesures correctrices si des polluants étaient détectés pour écarter tous risques sanitaires.

Enfin, il existe un risque de pollution accidentelle inhérent au chantier (ruissellements de fluides tels que les hydrocarbures). Celui-ci devrait être limité pour les tunnels mais il reste non négligeable aux emplacements des gares et des ouvrages annexes. Lors du creusement du tunnel, il serait appréciable que soit établie une procédure d'alerte en cas de découverte de sols pollués. Il est également nécessaire que les nuisances et les risques pour la santé qu'encourent les ouvriers travaillant sur place (inhalation gaz de sol, poussières...) soient prévus.

Les impacts de la ligne de métro sur la pollution des sols sont faibles en phase d'exploitation du fait du caractère faiblement polluant du métro et de l'étanchéité du tunnel. Cependant, certains ouvrages susceptibles d'abriter des activités polluantes nécessiteront la réalisation d'un dossier de déclaration ou d'autorisation d'installations classées pour la protection de l'environnement.

Le maître d'ouvrage devra toujours s'assurer de la compatibilité des milieux avec les usages projetés. Il pourra s'appuyer sur les outils définis dans la circulaire du 8 février 2007 relative aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués.

Les opérations d'excavation, de stockage et de déblaiement de matériaux devront être réalisées avec une attention particulière. Elles ne doivent pas avoir d'impact sur la santé et l'environnement de la population présente à proximité du chantier, ainsi que sur celle des travailleurs présents pendant la durée du chantier. Toutes les dispositions devront être prises pour limiter les risques d'envol et d'inhalation de poussières.

La gestion des terres et matériaux excavés doit être rigoureuse et conforme aux dispositions réglementaires en vigueur. Les modes de gestion des déblais hors site ont fait l'objet d'une étude plus approfondie présentée dans le dossier.

Les opérations d'excavation, de stockage et de déblaiement de matériaux devront être réalisées avec une attention particulière. Elles ne doivent pas avoir d'impact sur la santé et l'environnement de la population présente à proximité du chantier, ainsi que sur celle des travailleurs présents pendant la durée du chantier. Toutes les dispositions devront être prises pour limiter les risques d'envol et d'inhalation de poussières.

Qualité de l'air extérieur

Les données sur la qualité de l'air issues du réseau de surveillance de la qualité de l'air de l'Ile-de-France montrent des dépassements de seuils particulièrement importants à proximité du trafic automobile.

De plus, l'évacuation des déblais engendrée par les travaux nécessite l'utilisation de camions, ce qui va entraîner une augmentation du trafic sur les voiries à proximité du projet.

Enfin, les travaux sont susceptibles d'occasionner des dégagements de poussières. Une attention particulière devra être apportée aux exutoires et à la qualité de l'air rejeté. Cette vigilance est spécialement importante dans les secteurs où les sols sont contaminés ainsi qu'aux abords des établissements sensibles (établissements accueillant des enfants mineurs,...).

Les effets du chantier sur la qualité de l'air devraient être réduits par des mesures d'organisation de chantier : limitation du dégagement de poussières lors des opérations de creusement du tunnel, bâchage des camions, aspersion des pistes par temps sec, entretien régulier des engins,... Il est à noter que l'arrosage des terres ne doit pas être une source de contamination par développement de légionelles dans l'eau. Toutes les précautions devront être prises pour écarter ce risque. Je note que la possibilité d'utiliser les canaux pour le transport des matériaux excavés est envisagée. Cette possibilité devra être mise en œuvre autant que possible.

A terme, grâce au report modal des déplacements actuellement effectués en véhicules particuliers sur le métro, le projet devrait permettre une diminution des émissions de gaz à effets de serre et présenter un léger impact positif sur le climat.

Qualité de l'air intérieur

La RATP en relation avec AIRPARIF réalise des suivis de la qualité de l'air au sein de stations de métro souterraines représentatives des espaces souterrains. Les résultats de ces suivis montrent que les niveaux de particules sont plus élevés dans le métro qu'à l'extérieur.

Le maître d'ouvrage doit tenir compte de cette problématique de santé publique via l'architecture de la station (surface et volume de la station, emplacement des bouches d'aération, nombre de sorties vers l'extérieur, ...) et les performances du dispositif de ventilation.

Il pourrait être mis en place un plan de surveillance de la qualité de l'air intérieur (notamment suivi des particules fines et des substances volatiles) dans toutes les stations. Les nouvelles stations devraient être intégrées au plan de surveillance de l'air intérieur de la RATP.

Bruit

L'état initial a été correctement étudié et présenté. Les sites sensibles et les zones calmes ont été identifiés.

La réalisation des travaux est susceptible d'engendrer des nuisances acoustiques et vibratoires à proximité des émergences du projet du fait de l'utilisation d'engins de travaux et de matériels bruyants.

Le respect de la réglementation relative aux nuisances sonores est mentionné dans le dossier, et la prise en compte des nuisances sonores pendant la phase chantier est satisfaisante. Il est à noter qu'une surveillance du niveau de bruit de cette phase est proposée.

En phase d'exploitation, le réseau sera en grande partie souterrain ce qui limitera les nuisances sonores. En revanche, une augmentation des nuisances sera prévisible au niveau des futures gares et des ouvrages annexes. A ce stade du projet, les études relatives aux équipements techniques ne sont pas définitives et sont donc susceptibles d'évoluer. Des objectifs de niveaux de bruit, conformément aux émergences acoustiques autorisées, sont définis et la maîtrise d'œuvre devra les respecter. Un dimensionnement des pièges à son pour les puits de ventilations ainsi que les prises et rejets d'air des gares sera alors à réaliser au cours des études en phase projet.

Une campagne de mesures devra être réalisée une fois les travaux terminés, de manière à s'assurer qu'il n'y a pas de dépassements des valeurs réglementaires.

Concernant les vibrations, une étude vibratoire a été menée de façon à quantifier l'impact projet. L'adaptation du type de pose de voie permettra de traiter les cas particuliers où le niveau vibratoire devrait être diminué par rapport aux solutions prévues en phase études. Des mesures de vibrations in-situ sont prévues dans le plan de management des bruits et vibrations en phase chantier, avant la pose des voies pour identifier les éventuels points à traiter. La maintenance et l'entretien des infrastructures ferroviaires et du matériel roulant permet d'agir sur le niveau vibratoire généré par les rames (rugosité du rail et des roues). Un plan de maintenance et un contrôle régulier de l'état des infrastructures et du matériel roulant permet de prévenir la dégradation de leur état de surface et ainsi de limiter l'impact lié aux bruits et vibrations du projet. Des mesures de vibrations en phase exploitation permettent de contrôler l'efficacité de la maintenance sur les niveaux vibratoires générés au passage des rames.

Ondes électromagnétiques

Les impacts du projet liés aux ondes électromagnétiques sont faibles à négligeables. Les zones où les champs électriques et magnétique générateurs d'ondes sont suffisamment puissants pour générer des ondes ayant un impact potentiel ne concernent pas les zones fréquentées par les voyageurs et les personnels.

Des mesures de champs électromagnétiques devront être effectuées après mise en service des installations afin de s'assurer de l'absence de perturbations électromagnétiques et radioélectriques.

Phase chantier

Les risques inhérents à cette phase sont connus et développés dans les précédents chapitres.

Une charte « Environnement des chantiers » vient préciser l'organisation et les grands axes de management de l'environnement des travaux nécessaires à la réalisation du Grand Paris Express (GPE), en déclinaison de la politique Qualité – Sécurité – Environnement (QSE) de la Société du Grand Paris (SGP).

Je précise cependant qu'une attention particulière doit être portée aux travaux réalisés à proximités des forages d'eau de consommation humaine d'Aulnay-sous-Bois et de Blanc-Mesnil. La SGP doit s'assurer de l'absence d'impact des travaux de creusement sur les infrastructures des forages et sur la qualité de la ressource.

En résumé :

De façon générale, il ressort que le traitement de ce dossier a été réalisé de manière satisfaisante tant au niveau de l'état initial que de la phase exploitation et de la phase chantier. Il conviendra cependant de prendre en compte les remarques mentionnées ci-dessus.

L'étude de l'articulation et de la compatibilité avec aux différents documents de planification existants notamment : le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF), le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et les Schémas d'Aménagement et

de Gestion des Eaux (SAGE) existants, le Schéma Régional du Climat de l’Air et de l’Energie (SRCAE), a bien été réalisée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le directeur, l'expression de ma considération distinguée.

P/ le délégué territorial,

Aurélie THOUET

Responsable du département VSS



ANNEXE : Extrait du projet d'arrêté portant sur la déclaration d'utilité publique de l'instauration des périmètres de protection du forage F10 et d'autorisation d'utiliser l'eau en vue de la consommation humaine pour la production et la distribution par un réseau public :

Article 4-2 : Interdictions liées au PPR

- i1- Sont interdits l'ouverture ou l'extension de carrière, de dépôt ou de stockage de déchets non dangereux ou dangereux ; d'installations collectives de traitement des eaux usées d'origine domestique ou industrielle ;
- i2- Est interdit toute nouvelle installation comportant un déversement ou un rejet dans le sous-sol par forages , puits infiltrant, excavations ou tout autre dispositif d'infiltration d'eaux résiduaires urbaines ou industrielles, de matières de vidange, et de toute autre substance ou produit chimique susceptible d'altérer la qualité des eaux ;
- i3- Sont interdits la création ou extension d'aires de stationnement de camping-car ou de véhicules assimilés ; la création ou l'extension de cimetière ;
- i4- L'utilisation d'engrais, de produits phytosanitaires ou de tout autre produit biocide d'origine chimique est interdite.

Article 4-3 : Prescriptions liées au PPR

- p1- Tout projet sur l'emprise du PPR et nécessitant des terrassements ou des forages en dessous du niveau de la nappe phréatique sera soumis à l'avis du représentant de l'administration en charge de la Police de l'Eau et fera l'objet de prescriptions spécifiques, voire d'un refus de permis, selon le contexte afin d'éviter toute pollution ou mise en communication des différents aquifères.
- p2- Tous les ouvrages souterrains existants (puits, forages, et autres) et exploités ou exploitables devront être mis en sécurité dans les règles de l'art de manière à éviter toute intrusion d'eau superficielle. Ils seront également fermés et verrouillés et leur situation administrative devra être régularisée ; les ouvrages qui ne pourront pas être équipés de la sorte devront être inertés par une entreprise qualifiée et selon les règles de l'art afin d'assurer leur étanchéité ; de même pour les ouvrages abandonnés.
- p3- Tout nouvel ouvrage captant les aquifères de l'Albien, de l'Yprésien ou du Lutétien sera exclusivement réservé au renforcement de l'alimentation en eau potable des collectivités et sera soumis à l'avis de l'administration en charge de la Police de l'Eau.
- p4- Toute excavation temporaire (tranchée, fouille) devra être comblée avec des matériaux naturels, sains, inertes, insolubles et non souillés.
- p5- Lors de la construction ou de la modification de l'utilisation des voies de circulation (routières, ferroviaires...), l'impact des travaux ou de l'utilisation de produits d'entretien devra être examiné avec attention et le devenir des eaux de ruissellement des chaussées ou voies devra être défini de manière à assurer la protection de la ressource en eau. Tout projet de ce type sera soumis pour avis à l'administration en charge de la police de l'eau.

- p6- L'étanchéité de toute conduite souterraine transportant des produits pouvant altérer la qualité des sols ou des eaux (égout, oléoduc, etc.) devra être contrôlée tous les 5 ans et en cas de non étanchéité, la conduite devra être rendue étanche (réparation ou remplacement/inertage de la conduite incriminée). Toute nouvelle conduite souterraine prévue pour le transfert de produits pouvant altérer la qualité des sols ou des eaux devra faire l'objet d'une épreuve d'étanchéité avant sa mise en fonctionnement.
- p7- Tout ouvrage de collecte, de transport ou de stockage d'eau, de produit liquide ou gazeux et réservoir aérien ou souterrain contenant des produits pouvant porter atteinte à la qualité des sols ou des eaux situé dans l'emprise du PPR devra être étanche.
- L'ouvrage sera soit en double enveloppe soit sur bac de rétention (stockages aériens) ou fosse maçonnée (stockages souterrains) et devra être muni dans tous les cas d'un détecteur. La capacité du bac ou de la fosse sera égale à celle du réservoir ; en cas de plusieurs réservoirs sur bac ou fosse commun, la capacité devra être au moins égale à celle du plus grand réservoir et au moins à 50% de la capacité totale cumulée de l'ensemble des réservoirs.
- La mise en conformité des installations existantes devra intervenir dans un délai de 1 an à coté de la date de l'arrêté préfectoral.
- p8- Tout déversement ou fuite accidentel (suite à un accident de transporteur, défaut d'étanchéité de réservoir ou toute autre origine) de produits pouvant porter atteinte à la qualité des sols ou des eaux (hydrocarbures, fioul, produits chimiques, etc.) devra être immédiatement signalé à la SAUR et faire l'objet d'une déclaration aux services du département et à l'administration en charge de la Police de l'Eau. Les sols éventuellement souillés devront être rapidement évacués vers une filière de traitement adaptée à leur état et les éventuelles installations en cause devront être remises en état d'étanchéité ou démantelées.
- p9- Toute nouvelle habitation devra être raccordée au réseau collectif d'évacuation des eaux usées et pluviales de la Ville.
- p10- Toute nouvelle Installation Classée pour la Protection de l'Environnement soumise à autorisation, devra faire l'objet de prescriptions spéciales pour la protection de la qualité de l'eau, si elle présente un risque de pollution pour les sols ou les eaux (en particulier incendie, stockage ou utilisation de produits polluants ou fermentescibles, etc.).
- p11- Toute installation industrielle, artisanale, urbaine ou routière se trouvant dans l'emprise du PPR et présentant un risque d'atteinte à la qualité de l'eau et ne rentrant pas dans les catégories énumérées ci-avant, pourra, si nécessaire, faire l'objet de prescriptions préfectorales visant à réduire ou supprimer ces risques.
- p12- Le service responsable de la production et de la distribution de l'eau devra être consulté lors de l'instruction des dossiers d'autorisation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, lors de la révision ou de la modification du Plan Local d'Urbanisme

Service émetteur : Délégation Territoriale du Val-d'Oise
Service contrôle et sécurité sanitaires des milieux

Affaire suivie par : F. LEBLOND
Courriel : florence.leblond@ars.sante.fr

Téléphone : 01 34 41 15 62
Télécopie : 01 30 32 83 48

Réf : 16A0712/16D
PJ :

Date : - 8 JUL. 2016

Objet : **Demande autorisation unique IOTA**
Projet création lignes 16, 17 sud et 14 nord du futur réseau de
transport public du Grand Paris Express entre Saint-Denis
Pleyel (93) et Noisy-Champs (93/77)

La déléguée territoriale du Val-d'Oise
Agence Régionale de Santé

à

Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement et de l'énergie d'Ile-
de-France
Service police de l'eau
Cellule Paris proche couronne
10, rue Crillon
75194 PARIS Cedex 04

A l'attention de C. MAYET

Par courrier du 2 juin 2016, vous avez sollicité mon avis au sujet de la demande d'autorisation unique Loi sur l'eau, défrichement et dérogation concernant des espèces protégées, du projet mentionné en objet.

Le projet concerne la réalisation des lignes de métro 16, 17 Sud et 14 Nord du réseau de transport public du Grand Paris Express. Le projet est entièrement souterrain, à l'exception des émergences constituées par les 9 gares et les divers ouvrages annexes de ventilation et d'accès secours.

Le département du Val-d'Oise est concerné par le fuseau d'étude de la ligne 16 (500 m de part et d'autre du tracé) sur une part très limitée du territoire de la commune de GONESSE.

Après un examen rapide du dossier, ce secteur appelle de ma part les observations suivantes :

Concernant la protection de la ressource en eau

- Le dossier a répertorié l'ensemble des captages pouvant être concerné par le projet de tracé. Concernant le département du Val-d'Oise, je confirme qu'aucun périmètre de protection de captage ne se situe à proximité du projet.

Concernant la qualité des sols

- Il conviendra d'apporter une attention particulière à la qualité de sols concernés par le tracé, notamment au droit de l'ancien site PSA.
Si l'existence de terres polluées était constatée, il conviendra de mettre en œuvre de mesures de gestion adaptées (circulaire du 8 février 2007 relative aux sites et sols pollués) afin de garantir la gestion des terres polluées excavées, ainsi que l'absence d'impact sur les usagers futurs.

Concernant la phase chantier

- Les impacts du chantier sont pris en compte et les mesures proposées semblent adaptées.

En conclusion, j'émet un **avis favorable** à ce projet, pour ce qui concerne le département du Val-d'Oise.

La déléguée territoriale du Val-d'Oise
L'ingénieur d'Études Sanitaires

Florence LEBLOND-VIENNOT

Direction de la santé publique
Département santé environnement

Affaire suivie par :

I.ASTUTO/JP.BLASER

Délégation territoriale de Seine-Saint-Denis

Courriel : ars-dt93-CSSM-EAU@ars.sante.fr

Téléphone: 01 41 60 71 22

Télécopie : 01 41 60 71 59

H.VITRY

Délégation territoriale de Seine-et-Marne

Courriel : helene.vitry@ars.sante.fr

Tél. : 01.64.87.63.08

N.HACHEMI

Siège Ile-de-France

Courriel : najia.hachemi@ars.sante.fr

Tél. : 01. 44.02.07.75

Monsieur le Directeur régional et
interdépartemental de l'Environnement et
de l'Energie d'Ile-de-France
Service police de l'eau

10, rue Crillon
75194 PARIS CEDEX 04

A l'attention de Claire MAYET

Paris, le 23 juin 2016

Réf : Q:\DSP\CSSM\EAUX\9_PROJETS ARS TRANSVERSAUX\SGP_Projet
lignes 16 17sud et 14 nord

Objet : Avis sur demande d'autorisation IOTA relatif au projet de création des lignes 16, 17 sud et 14 nord

Monsieur le Directeur,

L'Agence Régionale de Santé d'Ile-de-France a été saisie par courrier en date du 24 mai 2016 pour contribution sur la demande d'autorisation unique IOTA relatif au projet de création des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du futur réseau de transport public du Grand Paris Express entre Saint-Denis Pleyel(93) et Noisy-Champ (77).

Ce dossier nous a été transmis sous format numérique.

Vous trouverez ci-dessous les observations sur le dossier transmis pour le compte des délégations départementales de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne.

Généralités

Le projet prévoit la création de nouvelles lignes de métro, à savoir :

- Ligne 14 Nord, entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis-Pleyel,
- Ligne 16, entre Saint-Denis-Pleyel et Noisy-Champs,
- Ligne 17, entre Saint-Denis-Pleyel et Le Bourget-RER.

Ces projets touchent essentiellement le département de Seine-Saint Denis (12 communes concernées) avec la création de 8 nouvelles gares (Clichy-Montfermeil, Sevran-Livry, Sevran-Beaudottes, Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget RER, La Courneuve et Saint-Denis-Pleyel) et la création de 30 puits d'accès de secours ou de ventilation. En Seine-et-Marne, ce projet concerne une petite partie du territoire sur les communes de Chelles, Champs-sur-Marne et Emerainville.

Concernant l'eau

A Chelles, il y a présence de deux forages et d'une usine d'eau conditionnée appartenant à la société SAS Source Chanteraine, qui procède à l'embouteillage de l'eau issue des forages sur ce site de Chelles. Le pétitionnaire a bien mentionné ces deux forages dans son étude. A Champs-sur-Marne, les quatre captages sont abandonnés.

En Seine-Saint-Denis, le projet de tracé de la ligne 16 passe à proximité de captages d'eau potable, à savoir :

- le forage F10 situé sur la commune de Blanc-Mesnil, alimentant une partie de celle-ci ;
- les 4 forages situés sur la commune d'Aulnay-sous-Bois, utilisés en cas d'ultime-secours ;
- l'usine d'eau potable de Noisy-le-Grand/Neuilly-sur-Marne.

A ce jour, seule l'usine de Noisy-le-Grand/Neuilly-sur-Marne possède un arrêté de Déclaration d'Utilité Publique, arrêté pris en compte dans le projet de tracé de la ligne 16.

Pour information, l'instruction des dossiers de périmètres de protection et la rédaction des arrêtés de DUP sont en cours pour les captages présents sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Blanc-Mesnil.

Les projets de périmètres de protection rapprochés ont bien été pris en compte par le projet.

La gare de Blanc-Mesnil se trouve dans le projet de périmètre de protection rapproché du forage d'eau potable.

Les interdictions et prescriptions prévues dans le projet d'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique sont listées en annexe. Je demande qu'il soit tenu compte de ces interdictions et prescriptions dans ce projet. En effet, il est nécessaire de prendre toutes les précautions possibles pour assurer l'alimentation en eau potable des usagers et ce, sans en altérer la qualité de l'eau distribuée pendant la phase de travaux puis pendant l'exploitation de la ligne.

Compte tenu des rejets dans le canal de Chelles et des travaux à proximité de forages, il est demandé à la SGP de se rapprocher des gestionnaires des usines de productions d'eau potables pour définir et mettre en œuvre un plan d'information et de traitement des incidents ou accidents pouvant impacter la qualité de la ressource lors de la phase travaux.

Les tracés des lignes 14 et 17 se situent hors du périmètre de protection de tout captage d'eaux destinées à l'alimentation humaine.

En résumé :

De façon générale, il ressort que le traitement de ce dossier a été réalisé de manière satisfaisante tant au niveau de l'état initial que de la phase exploitation et de la phase chantier. Il conviendra cependant de prendre en compte les remarques mentionnées ci-dessus.

L'étude de l'articulation et de la compatibilité avec les différents documents de planification existants notamment : le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) existants, a bien été réalisée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le directeur, l'expression de ma considération distinguée.

P/Le Directeur Général de l'Agence
régionale de santé Ile-de-France

La responsable du département santé
environnement


Pascale GIRY

ANNEXE : Extrait du projet d'arrêté portant sur la déclaration d'utilité publique de l'instauration des périmètres de protection du forage F10 et d'autorisation d'utiliser l'eau en vue de la consommation humaine pour la production et la distribution par un réseau public :

Article 4-2 : Interdictions liées au PPR

- i1- Sont interdits l'ouverture ou l'extension de carrière, de dépôt ou de stockage de déchets non dangereux ou dangereux ; d'installations collectives de traitement des eaux usées d'origine domestique ou industrielle ;
- i2- Est interdit toute nouvelle installation comportant un déversement ou un rejet dans le sous-sol par forages , puits infiltrant, excavations ou tout autre dispositif d'infiltration d'eaux résiduaires urbaines ou industrielles, de matières de vidange, et de toute autre substance ou produit chimique susceptible d'altérer la qualité des eaux ;
- i3- Sont interdits la création ou extension d'aires de stationnement de camping-car ou de véhicules assimilés ; la création ou l'extension de cimetière ;
- i4- L'utilisation d'engrais, de produits phytosanitaires ou de tout autre produit biocide d'origine chimique est interdite.

Article 4-3 : Prescriptions liées au PPR

- p1- Tout projet sur l'emprise du PPR et nécessitant des terrassements ou des forages en dessous du niveau de la nappe phréatique sera soumis à l'avis du représentant de l'administration en charge de la Police de l'Eau et fera l'objet de prescriptions spécifiques, voire d'un refus de permis, selon le contexte afin d'éviter toute pollution ou mise en communication des différents aquifères.
- p2- Tous les ouvrages souterrains existants (puits, forages, et autres) et exploités ou exploitables devront être mis en sécurité dans les règles de l'art de manière à éviter toute intrusion d'eau superficielle. Ils seront également fermés et verrouillés et leur situation administrative devra être régularisée ; les ouvrages qui ne pourront pas être équipés de la sorte devront être inertés par une entreprise qualifiée et selon les règles de l'art afin d'assurer leur étanchéité ; de même pour les ouvrages abandonnés.
- p3- Tout nouvel ouvrage captant les aquifères de l'Albien, de l'Yprésien ou du Lutétien sera exclusivement réservé au renforcement de l'alimentation en eau potable des collectivités et sera soumis à l'avis de l'administration en charge de la Police de l'Eau.
- p4- Toute excavation temporaire (tranchée, fouille) devra être comblée avec des matériaux naturels, sains, inertes, insolubles et non souillés.
- p5- Lors de la construction ou de la modification de l'utilisation des voies de circulation (routières, ferroviaires...), l'impact des travaux ou de l'utilisation de produits d'entretien devra être examiné avec attention et le devenir des eaux de ruissellement des chaussées ou voies devra être défini de manière à assurer la protection de la ressource en eau. Tout projet de ce type sera soumis pour avis à l'administration en charge de la police de l'eau.

- p6- L'étanchéité de toute conduite souterraine transportant des produits pouvant altérer la qualité des sols ou des eaux (égout, oléoduc, etc.) devra être contrôlée tous les 5 ans et en cas de non étanchéité, la conduite devra être rendue étanche (réparation ou remplacement/inertage de la conduite incriminée). Toute nouvelle conduite souterraine prévue pour le transfert de produits pouvant altérer la qualité des sols ou des eaux devra faire l'objet d'une épreuve d'étanchéité avant sa mise en fonctionnement.
- p7- Tout ouvrage de collecte, de transport ou de stockage d'eau, de produit liquide ou gazeux et réservoir aérien ou souterrain contenant des produits pouvant porter atteinte à la qualité des sols ou des eaux situé dans l'emprise du PPR devra être étanche.
- L'ouvrage sera soit en double enveloppe soit sur bac de rétention (stockages aériens) ou fosse maçonnée (stockages souterrains) et devra être muni dans tous les cas d'un détecteur. La capacité du bac ou de la fosse sera égale à celle du réservoir ; en cas de plusieurs réservoirs sur bac ou fosse commun, la capacité devra être au moins égale à celle du plus grand réservoir et au moins à 50% de la capacité totale cumulée de l'ensemble des réservoirs.
- La mise en conformité des installations existantes devra intervenir dans un délai de 1 an à coté de la date de l'arrêté préfectoral.
- p8- Tout déversement ou fuite accidentel (suite à un accident de transporteur, défaut d'étanchéité de réservoir ou toute autre origine) de produits pouvant porter atteinte à la qualité des sols ou des eaux (hydrocarbures, fioul, produits chimiques, etc.) devra être immédiatement signalé à la SAUR et faire l'objet d'une déclaration aux services du département et à l'administration en charge de la Police de l'Eau. Les sols éventuellement souillés devront être rapidement évacués vers une filière de traitement adaptée à leur état et les éventuelles installations en cause devront être remises en état d'étanchéité ou démantelées.
- p9- Toute nouvelle habitation devra être raccordée au réseau collectif d'évacuation des eaux usées et pluviales de la Ville.
- p10- Toute nouvelle Installation Classée pour la Protection de l'Environnement soumise à autorisation, devra faire l'objet de prescriptions spéciales pour la protection de la qualité de l'eau, si elle présente un risque de pollution pour les sols ou les eaux (en particulier incendie, stockage ou utilisation de produits polluants ou fermentescibles, etc.).
- p11- Toute installation industrielle, artisanale, urbaine ou routière se trouvant dans l'emprise du PPR et présentant un risque d'atteinte à la qualité de l'eau et ne rentrant pas dans les catégories énumérées ci-avant, pourra, si nécessaire, faire l'objet de prescriptions préfectorales visant à réduire ou supprimer ces risques.
- p12- Le service responsable de la production et de la distribution de l'eau devra être consulté lors de l'instruction des dossiers d'autorisation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, lors de la révision ou de la modification du Plan Local d'Urbanisme

ARS Ile-de-France

27 MAI 2016

Service Courrier 1

PRÉFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France

Service police de l'eau

Cellule Paris Proche
Couronne

Paris, le 24 MAI 2016

La chef du service police de l'eau,

à

Monsieur le Directeur général de l'Agence
régionale pour la Santé d'Ile-de-France

Agence régionale pour la Santé d'Ile-de-France
35 rue de la Gare
75935 PARIS cedex 19

A l'attention de Nicolas LEPEN

Avec accusé de réception

DLE 16 - 335
Nos réf. : 75 2016 00119
Vos réf. :
Affaire suivie par : Claire MAYET
claire.mayet@developpement-durable.gouv.fr
Ligne directe / standard : 01 71 28 46 91 ou 95 / 01 71 28 46 96
Courriel : cppc.spe.driee-iff@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Dossier de demande d'autorisation unique IOTA relatif au projet de création de la ligne 16, 17 Sud et 14 Nord du futur réseau de transport public du Grand Paris Express entre Saint-Denis Pleyel (93) et Noisy-Champs (93/77).

Pièces jointes : 1 dossier de demande d'autorisation unique IOTA

Vous trouverez ci-joint, pour avis, le dossier d'autorisation unique IOTA déposé le 18 mai 2016 au guichet unique de la police de l'eau par la Société du Grand Paris.

Le projet de création de la Ligne 16, 17 Sud et 14 Nord du métro représente un linéaire d'environ 29 kilomètres en souterrain et prévoit la construction de 9 gares, d'un atelier de maintenance, de 34 puits de ventilation et d'accès de secours ainsi que trois entonnements répartis entre :

- Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis-Pleyel, ligne 14 nord ;
- Saint-Denis-Pleyel et Noisy-Champs, ligne 16 avec un tronc commun lignes 16 et 17 sud jusqu'à la gare Le Bourget-RER. Le tracé de la ligne 16 se poursuit ensuite à l'est et passe, dans les derniers kilomètres, dans le département de Seine-et-Marne, avec



Certificat FR015650-2
Champ de certification disponible sur :
www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

Paris,

21 JUL. 2016

Direction régionale et interdépartementale de
l'environnement et de l'énergie

10 rue Crillon

75194 Paris cedex 04

20160203

Objet : Avis sur le dossier de demande d'autorisation unique IOTA relatif au projet de création de la ligne 16, 17 Sud et 14 Nord du Grand Paris Express

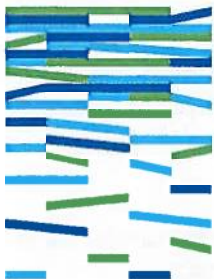
Référence : 20160705 – DIR 01

V/ Ref : 75 2016 00119

Affaire suivie par Johan CATOUILARD

Pièces jointes :

Tél : 01.60.24.76.76 – **courriel :** johan.catouillard@vnf.fr



Dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation unique IOTA relatif au projet de création de la ligne 16, 17 Sud et 14 Nord du Grand Paris Express, je vous prie de bien vouloir trouver, en réponse à votre saisine du 24 mai 2016 ci-après les observations de Voies navigables de France sur les 2 franchissements qui impactent le domaine public fluvial et la navigation sur la Marne.

1 – Franchissement de la Marne par la ligne 16 à Chelles / Gournay-sur-Marne :

Des précisions sont nécessaires sur la profondeur du franchissement. Dans le document VOLET C il est indiqué que la distance minimale entre le fond du lit mineur et la limite extérieure du tunnel est de 10 m ; dans le document VOLET E PARTIE 3 (p 19) cette distance minimale est rappelée, mais il est également indiqué qu'en pratique, pour les grands cours d'eau comme la Marne, la profondeur généralement prise en compte est d'au moins 15m ; ensuite le tableau en page 20 fait état de 17 m pour la Marne.

Une distance minimale de 15m entre le fond de la rivière et la partie supérieure de l'ouvrage paraît nécessaire. La profondeur de 17m serait, en ce sens, judicieuse. Cette distance minimale devra être confirmée par le maître d'ouvrage et être vérifiée dans les études de conception.

2 – Franchissement du Canal de Chelles par la ligne 16 à Chelles :

Le tableau en page 20 du VOLET E PARTIE 3 signifie une profondeur de franchissement de 12m ; cette profondeur semble insuffisante. Les opérations de confortement des berges mettent en œuvre des palplanches de 8 à 12 m de profondeur par battage. La présence du nouvel ouvrage ne doit pas avoir d'impact sur les opérations d'entretien du canal. En fonction de la nature des sols observée les vibrations induites par ces opérations de battage pourraient avoir une résonance sur le nouvel ouvrage.

Des études complémentaires devront vérifier la compatibilité de ces opérations de confortement et l'existence du nouvel ouvrage. Les études préalables devront également confirmer la stabilité du canal pendant toute la durée des travaux.

Préalablement aux travaux, un constat contradictoire de l'état de l'ouvrage actuel et un suivi de l'évolution devront être réalisés et pris en charge par la société du Grand Paris pour s'assurer de l'absence de dommages causés par les travaux.

3 – Construction d'un ouvrage annexe en rive droite du canal à Chelles (0701P) :

Cet ouvrage rejettera en phase chantier ses eaux pluviales et d'exhaure dans le canal de Chelles. Le volume annoncé est de 48 270 m3 sur 3 mois avec un débit de pointe de 27 m3/h pouvant atteindre au maximum 38

18 quai d'Austerlitz – 75013 Paris

T. +33 (0)1 83 94 44 00 - www.vnf.fr - www.bassindelaseine.vnf.fr

Établissement public de l'État à caractère administratif,

article L 4311-1 du code des transports TVA intracommunautaire FR 89 130 017 791

SIRET 130 017 791 00034, Compte bancaire : Agent comptable de VNF, ouvert à la DRFIP Ile-de-France et de Paris
n° 10071 75000 00001005259 17, IBAN FR76 1007 1750 0000 0010 0525 917, BIC n°TRPUFRP1

m³/h, ce qui, sur la base d'un débit de rejet constant, correspondrait à une augmentation du niveau du bief de 0,4mm/h. Cette augmentation du niveau est compatible avec la gestion du bief pour la navigation. Toutefois, les études devront être complétées pour identifier les mesures permettant de garantir que l'impact sur le bief ne dépassera pas 0,4mm/h, comme estimé en première approche, et les vitesses de ce rejet dans le canal devront être précisées pour être compatibles avec la navigation.

4 – Gestion des déblais/remblais de chantier

L'évacuation des déblais de chantier par voie fluviale n'est pas précisée. En cas d'évolution, les aménagements éventuellement nécessaires en berges ainsi que l'analyse des trafics devra être étudiée avec Voies navigables de France, qui est très favorable à une évacuation par ce mode.

5 – Modifications de berge – occupation du domaine public fluvial

Sans objet au regard des éléments fournis (à l'exception du rejet pré-cité).

En cas d'évolution entraînant une occupation du domaine public fluvial, les aménagements éventuels seront soumis à autorisation préalable de Voies navigables de France et devront faire l'objet d'une convention soumise à redevance.

6 – Rabattements de nappes et rejets dans la rivière Marne

Le projet prévoit des rabattements de nappe et des rejets en Marne. Voies navigables de France rappelle à ce propos que les rejets en rivière et en canal sont soumis à une taxe hydraulique (R. 4316-3 du code des transports). Afin de calculer le montant de cette taxe et d'émettre les titres de perceptions correspondant, un dossier spécifique devra être adressé à Voies navigables précisant :

- l'emplacement des points de rejets,
- les périodes de rejets ;
- le débit maximal susceptible d'être rejeté par chaque point de rejet, la taxe étant calculée sur la capacité de rejet installée et sur les quantités susceptibles de transiter par l'ouvrage ;
- et la configuration de l'ouvrage de rejet.

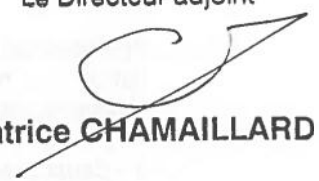
Concernant les rabattements de nappe prévisibles sur le secteur Noisy-Champs/ Chelles (en phase chantier uniquement soit pour une période de 4 ans), leur impact semble localisé et faible (inférieur à 0,50m) aussi aucune mesure de réduction n'est retenue par la société du Grand Paris Express.

Une vigilance particulière devra être observée en phase chantier. Préalablement aux travaux, un constat contradictoire de l'état des ouvrages actuels et un suivi de l'évolution devront être réalisés et pris en charge par la société du Grand Paris pour s'assurer de l'absence de dommages causés par les travaux.

Conclusion

Voies navigables de France émet un avis favorable au projet sous réserve de la prise en compte, dans les phases ultérieures, des observations indiquées supra.

Le Directeur adjoint



Patrice CHAMAILLARD



Office national de l'eau
et des milieux aquatiques

délégation interrégionale
Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Ile-de-France,
Haute et Basse-Normandie

Monsieur le Directeur
DRIEE Ile de France
Service de Police de l'Eau, cellule Paris
Proche Couronne
10 rue Crillon
75194 PARIS Cedex 04

A l'attention de Mme Claire Mayet

N/Réf : 16AM07
Dossier suivi par : Astrid MOREL
Courriel : astrid.morel@onema.fr

A Compiègne, le 5 septembre 2016

Objet : Avis sur les compléments fournis dans le cadre du dossier de demande d'autorisation unique pour la création de la ligne 16, 17 sud et 14 nord entre Saint Denis Pleyel (93) et Noisy-Champs (93/77)

Monsieur le Directeur,

Suite à l'examen des informations complémentaires, apportées au dossier de demande d'autorisation, transmis en date du 30 août 2016, relatif à la création de la ligne 16, 17 sud et 14 nord dans le cadre du futur réseau de transport public du Grand Paris Express, je vous fais part des observations de mes services sur les compléments apportés au document d'incidences.

La prise en considération des impacts en phase chantier et en phase exploitation sur les zones humides recensées est satisfaisante. La surface impactée, de 1387 m², fait l'objet d'une mesure compensatoire pour laquelle les critères relatifs à sa superficie (2200m² compensés) et à sa localisation (dans le même bassin versant) sont conformes à la doctrine ERC, mise en application dans le cadre du SDAGE 2016-2021 du bassin Seine-Normandie.

Sur la base des compléments transmis, les travaux de réalisation de la mesure compensatoire, prévus pour fin 2017, interviendront postérieurement à ceux correspondant aux phases de « démolition » ainsi que de « préparation » au sein de la zone impactée.

Il conviendra autant que faire se peut, de favoriser la réalisation de la mesure compensatoire avant le début des interventions ayant un impact significatif sur les zones humides recensées.

Enfin, le programme détaillant les différents suivis programmés devra être transmis aux services en charge de la police de l'eau.

En conclusion, après examen du volet milieu aquatique du document d'incidence complété, j'émet un avis favorable aux modalités de réalisation de ce projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes respectueuses salutations.

Le délégué interrégional par intérim
Nicolas SURUGUE

Madame la Chef du service police de l'eau
Service police de l'Eau, cellule Paris Proche
Couronne de la DRIEE
10, rue Crillon
75194 Paris Cedex 4

A l'attention de Mme Claire Mayet

N/Réf: 16AM06
Dossier suivi par: Astrid MOREL
Courriel: astrid.morel@onema.fr

A Compiègne, le 27 juin 2016

**Objet : Demande d'autorisation unique IOTA, pour création de la ligne 16, 17 Sud et 14 Nord
dans le cadre du futur réseau de transport public du Grand Paris Express entre Saint-
Denis Pleyel (93) et Noisy-Champs (93/77)**

Madame,

En réponse à la demande de vos services en date du 24 mai 2016 concernant le dossier cité en objet, je vous fais part des observations de l'Onema sur le volet "milieux aquatiques" du dossier de demande d'autorisation unique au titre de la loi sur l'eau :

1. Incidences sur les eaux superficielles

Les incidences sur les eaux superficielles sont faibles de par le fait que la majorité des franchissements de milieux aquatiques sont souterrains et à une distance suffisante pour ne pas impacter le fonctionnement de ceux-ci. Le recours à la technique du tunnelier à confinement ne nécessite pas de rabattement de nappe, ni de pompage, l'étanchéification de l'ouvrage se faisant progressivement. Ainsi l'impact aussi bien en phase travaux qu'en phase d'exploitation est négligeable. Les méthodes de construction utilisées pour le franchissement du canal de l'Ourcq (aérien) n'induisent pas d'impact majeur en phase travaux sur le lit du cours d'eau ainsi que sur la faune piscicole, seul l'impact au niveau des berges lors de la phase travaux mais aussi de la phase d'exploitation sera à prendre en considération pour ce dossier.

2. Milieux naturels humides

D'après les relevés réalisés sur le terrain, trois zones humides sont identifiées dont deux impactées par les aménagements prévus. En effet, la mise en application conformément au SDAGE 2016-2021 de la doctrine ERC a permis au niveau du site O504P d'éviter la destruction d'une zone humide et de sa faune remarquable par le déplacement des emprises travaux.

L'état initial recense 1387 m² de zones humides impactées, à la fois par la phase chantier et la phase exploitation. La seule prise en considération de l'impact résiduel définitif sur les zones humides soit 341 m², sans considérer les impacts temporaires, nécessite d'être justifiée par un état initial des zones impactées et des propositions de remise en état détaillées démontrant la capacité du milieu à retrouver rapidement et de manière pérenne son fonctionnement avant travaux. En tout état de cause, ces travaux vont durer plusieurs années et il est indispensable de considérer les pertes de fonctionnalités intermédiaires (entre la destruction et la remise en état). Une remise en état des zones humides impactées en phase travaux, avec une plus-value écologique démontrée (par rapport à l'état initial du site), pourrait être considérée comme une mesure compensatoire de ces impacts intermédiaires. En l'état actuel du dossier, il est donc nécessaire de fournir les informations complémentaires demandées afin de dimensionner le besoin de compensation (surface, fonctions).

Concernant les mesures compensatoires, il convient de choisir le(s) site(s) de compensation et de compléter le présent dossier en détaillant l'état initial du site retenu et en présentant de manière précise les mesures à mettre en œuvre, les modalités de sécurisation foncière, ainsi que le calendrier prévisionnel. La proposition de sites classés ENS pose la question du principe d'additionnalité avec l'action publique en cours, il conviendra le cas échéant de décrire ceux-ci de façon plus précise et de détailler les mesures complémentaires à celles actuellement menées (la substitution ne pouvant être une proposition recevable). Enfin, la sécurisation foncière du site retenu est un prérequis nécessaire lors du dépôt du dossier, il conviendra sur la base de documents (convention, acte de vente...) de démontrer la pérennité des mesures envisagées, un engagement sur une période de trente ans étant attendu.

3. Gestion des déblais

La prise en considération des aspects quantitatifs et qualitatifs des déblais telle que proposée est adaptée. Il conviendra d'être en mesure de bien identifier les sites récepteurs et de fournir aux services de police de l'eau : les volumes, la nature et l'implantation des déblais déplacés. Dans le cas où un dépôt de déblais serait envisagé au niveau d'une ancienne carrière à caractère humide, un dossier de déclaration/autorisation devra préalablement être déposé.

Le choix de privilégier l'évacuation des déblais par la voie fluviale est pertinent, il conviendra cependant de décrire de manière plus précise les modalités de mise en place de ces évacuations temporaires, leurs impacts et de détailler les mesures de remises en état qui s'imposeront.

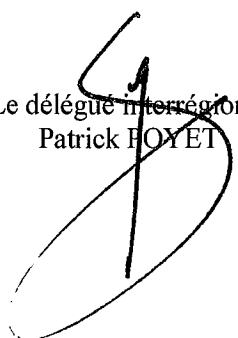
4. Rejets d'eau d'exhaure

Les enjeux en termes de rejets d'eau d'exhaure et d'eau pluviales sont traités de façon adéquate, ceux-ci feront majoritairement l'objet d'un traitement avant de rejoindre les réseaux d'eaux pluviales et/ou d'eaux usées.

Quatre sites font l'objet d'un rejet dans le milieu naturel, les faibles débits prévus, ainsi que les mesures de contrôle qualitatif (avant et après bassin de traitement, puis au droit du rejet) semblent suffisantes. Toutefois, et conformément au dossier, des éléments détaillant la nature et le dimensionnement des dispositifs de stockage et de traitement prévus pour les différents sites, ainsi que les modalités d'autocontrôle déployées (paramètre, fréquence...) sont attendus. Le pétitionnaire devra être en capacité de fournir toutes les informations nécessaires au service police de l'eau lors de la réalisation des travaux : localisation des rejets, stockage et traitement de ceux-ci.

En conclusion et sous réserve de la transmission des compléments demandés relatifs : à l'état initial des milieux humides impactés, aux mesures compensatoires envisagées, ainsi qu'à la gestion des déblais et eaux d'exhaures, j'émet un avis favorable aux modalités de réalisation de ce projet.

Le délégué interrégional
Patrick FOYET



Copie à :

- SD77: Monsieur Jean Marc Fau, Chef du service de Seine et Marne

Patrice Dupont

Directeur de l'Eau et de l'Assainissement

Réf. : DEA / SHUE / PT / CP N° 160614
Affaire suivie par : Pauline Thoreau
Tél. : 01.43.93.68.59
Fax : 01.45.28.87.62

Madame Julie Percelay
Service de la police de l'eau
DRIEE
10 rue Crillon
75194 PARIS cedex 4

Bobigny, le 07 SEP. 2016

Madame,

Par votre mail du 30 août 2016, vous nous demandez notre avis sur les compléments au dossier de demande d'autorisation unique IOTA relatif au projet de création de la ligne 16 du futur réseau de transport public du Grand Paris Express entre Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs.

Il est satisfaisant de constater que la Société de Grand Paris (SGP) souhaite poursuivre les échanges avec les différents gestionnaires de réseau dans le but de mesurer l'impact des rejets des eaux d'exhaures en fonction des différents chantiers de métro. En effet, ces nombreux rejets doivent être correctement quantifiés et planifiés afin d'élaborer des stratégies de gestion communes des réseaux d'assainissement pour l'ensemble du territoire. De même, SGP s'engage à prendre en compte la qualité de ces eaux pour respecter les seuils de rejets imposés par la mise en place d'ouvrages de prétraitement adaptés à la pollution rencontrée.

Nos remarques sur le volet C et le volet E2 ont bien été intégrées par la SGP.

Concernant le volet E3, dans notre courrier précédent, nous rappelions que les eaux pluviales des gares, des espaces extérieurs et des émergences doivent être régulées et stockées même sans modification de la surface imperméabilisée afin de limiter l'impact du projet sur notre réseau. La réponse de la Société de Grand Paris page 82 précise que les eaux des gares seront effectivement gérées à la parcelle par contre celles des ouvrages annexes seront infiltrées sur place ou renvoyés au réseau sans régulation du fait de leur petite taille. La superficie de ces ouvrages étant variable, nous tenons à préciser que la SGP devra nous fournir des plans avec les surfaces de ces constructions afin que nous puissions valider ce principe ou bien demander à ce que les eaux pluviales soient gérées à la parcelle.

La méthode de calcul des volumes de rétention proposée dans ce dossier nous convient puisqu'il s'agit de celle transmise par nos services. La SGP indique que les notes de calculs détaillées nous seront envoyées prochainement à l'issue de la phase projet. Nous pourrons ainsi vérifier les volumes indiqués dans ce dossier et les débits de fuite pour chaque gare et émergences.

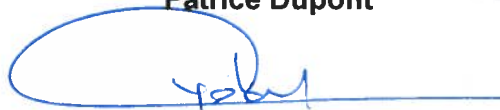
Nous attendons donc de la part de la SGP le dossier projet complet sur la gestion des eaux pluviales en phases exploitation afin de pouvoir donner un avis sur les notes de calculs et les solutions proposées.

En conclusion, les remarques que nous avons formulées lors de la consultation en juillet dernier ont bien été prises en compte dans la version consolidée qui nous est soumise. En effet, les réponses de la SGP précisent les éléments demandés ou indiquent leur prise en compte pour des phases d'études ultérieures.

Dans ces conditions, nous émettons un avis favorable au dossier loi sur l'eau.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Patrice Dupont



Copie Patrick Bontems, François Chaumeau, Godefroy Belhomme, SIAAP, Plaine Commune.

SIAAP

Service public de l'assainissement francilien

Paris, le

08 JUIL. 2016

Le Président

**Direction Régionale et
Interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie
d'Ile de France
Service Police de l'Eau
10, rue Crillon
75194 PARIS**

Objet : Avis sur le dossier d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement relatif au projet de création de la ligne 16, 17 sud et 14 Nord du futur réseau de transport public du Grand Paris Express entre Saint Denis Pleyel (93) et Noisy Champs (93/77)

PJ : Liste des demandes complémentaires
Règlement du service d'assainissement du SIAAP
Arrêté type de déversement temporaire

Réf. : DSE16D 01809

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau pour la création de la ligne 16, 17 sud et 14 Nord du Grand Paris Express (GPE), vous avez sollicité l'avis du SIAAP en tant que gestionnaire du service public d'assainissement par courrier du 24 mai 2016.

Le SIAAP a ainsi participé à une réunion de présentation le 7 juin dernier par la Société du Grand Paris avec l'ensemble des parties prenantes. Le dossier complet nous est parvenu le 26 mai.

Compte tenu des délais contraints de ce projet, vous avez précisé la nécessité d'accélérer les procédures d'instruction. Nous avons ainsi procédé en un temps court à une première analyse de ce dossier afin d'évaluer l'impact de ce projet sur nos activités.

Cependant, les éléments mis à notre disposition, bien que nombreux, apparaissent incomplets ou encore incertains et ne nous permettent pas de se prononcer sur l'impact de ce projet sur le système d'assainissement. Cette remarque avait déjà été transmise lors des réunions du 25 novembre 2015 et 5 février 2016.

Cette première analyse montre que ce projet a potentiellement un impact notable sur le fonctionnement du système d'assainissement, notamment pour les secteurs d'apports de Seine Morée, Marne Aval, Seine Centre, Seine Aval et Seine Grésillons.

Les principaux impacts de ce projet sur notre activité sont de deux natures :

- D'une part la proximité des travaux avec nos ouvrages enterrés, ce qui peut conduire à leur interruption, à leur renforcement ou leur reconstruction,
- D'autre part le rejet dans le réseau d'assainissement d'eaux issues des phases chantier ou exploitation, ce qui peut altérer la qualité de la collecte, le transport des effluents ou le traitement des eaux usées.

Plus particulièrement :

- Les perturbations liées aux travaux peuvent modifier la disponibilité des réseaux alors même que des rejets significatifs sont envisagés en phase chantier. Ce risque d'incompatibilité n'est pas étudié dans le dossier remis. Il est rappelé qu'un objectif de non déversement par temps sec nous est demandé, conformément à l'arrêté du 21 juillet 2015 relatif aux systèmes d'assainissement collectifs, y compris lors d'indisponibilités d'ouvrages pour travaux. De plus, par temps de pluie, ces rejets ne pourraient être acceptés s'ils sont de nature à remettre en cause les déversements déclarés à la DRIEE nous limitant à 5% du volume total annuel. Notre situation ne pourra être dégradée par les apports dans le cadre du projet du Grand Paris Express.
- Les quantités d'eaux rejetées dans les réseaux d'assainissement sont significatives, même à l'échelle du réseau d'assainissement de l'agglomération parisienne. Il est ainsi envisagé de déverser plusieurs dizaines de milliers de mètres cubes par jour d'eaux d'exhaure ou de chantier pendant des durées de plusieurs mois. A titre de comparaison, le débit temps sec de l'usine de Marne aval à Noisy est de 50 000 m³/j, celui de Seine Morée au Blanc Mesnil actuellement de 10 000 m³/j. Ces apports supplémentaires sont susceptibles d'altérer les capacités de transport et de traitement du système d'assainissement.
- La qualité des eaux rejetées est rarement décrite, pas plus que les conditions de surveillance qui seront mises en place. La présence d'eau fortement chargée ne peut être exclue, notamment en phase chantier. Il est rappelé que des apports importants de matières en suspension ont été observés sur la station Seine aval lors de la construction de la ligne Eole en 2007. L'apport supplémentaire de MES (issues de la bentonite) a atteint 200 T/j en avril et mai 2007. A titre de comparaison, l'usine Marne aval reçoit environ 20 T/j de MES, celle de Seine Amont 150 T/j.
- Ces 3 paramètres pourraient avoir un impact fort sur la conformité des eaux rejetées par nos stations d'épuration et augmenter les déversements de nos réseaux vers le milieu naturel. Cela mettrait donc le SIAAP dans une position extrêmement difficile vis-à-vis des services de l'état en charge de la surveillance des rejets en milieu naturel et nous exposerait à de graves sanctions financières en cas de rejet non conformes dans nos usines d'épuration.

Vous trouverez en annexe une liste de demandes complémentaires relevées à la lecture du dossier qui nous paraissent nécessaires de préciser pour évaluer l'impact de ce projet sur nos activités.

Il s'agit notamment de précisions sur la quantité, la qualité, le point de rejet et le calendrier précis des apports aux réseaux d'assainissement. Si ces précisions ne sont pas

disponibles à ce stade du projet, il importe que l'autorisation actuellement sollicitée au titre de la loi sur l'eau incite le pétitionnaire :

- à compléter son dossier sur les points mentionnés dans un délai donné,
- à mettre en place un comité de pilotage avec l'ensemble des gestionnaires d'assainissement (communes, départements, SIAAP) pour coordonner les différentes actions de la SGP avec les contraintes du système d'assainissement.

Il convient de rappeler que le déversement d'eaux usées non domestiques au réseau public d'assainissement doit être préalablement autorisé par la collectivité gestionnaire du réseau, après avis des collectivités en aval. Compte tenu de l'importance de ces rejets, l'avis qui sera requis auprès du SIAAP ne peut être favorable s'il ne dispose pas d'une vision globale et partagée.

En matière d'eaux d'exhaure, notre Règlement du Service d'Assainissement préconise des solutions alternatives, à savoir la réinjection en nappe ou le rejet au milieu naturel, plutôt que le déversement au réseau d'assainissement. En cas de rejet au réseau d'assainissement, les caractéristiques des rejets d'eaux d'exhaure devront être conformes aux arrêtés de déversement. Notre Règlement du Service d'Assainissement comporte un arrêté type (en pièce jointe) avec notamment les seuils admissibles des paramètres physico-chimiques des eaux rejetées. En cas de dépassement, des systèmes de prétraitement sont à mettre en place.

Par ailleurs, nous rappelons que les rejets d'eaux exhaure entrent dans la catégorie des eaux usées non domestiques dont la prise en charge est soumise au paiement de la redevance d'assainissement. Il sera demandé des suivis volumétriques et analytiques des eaux déversées afin d'assurer le calcul de cette redevance.

En matière d'eaux pluviales, le SIAAP préconise de trouver des solutions alternatives pour limiter ces rejets dans les réseaux et de mettre en œuvre des aménagements permettant la captation et l'infiltration des pluviales à la parcelle en tenant compte du substrat géologique. Le Règlement du Service d'Assainissement s'appuie sur les préconisations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux limitant les rejets à 1l/s/ha. Le SIAAP se réserve le droit de ne pas accepter les rejets d'eaux pluviales, plus particulièrement en phase d'exploitation, qui ne seraient pas conformes à ses préconisations. Il est demandé que tout rejet en réseau d'assainissement dépassant le débit préconisé par le gestionnaire de réseau local ou, à défaut celui du SIAAP, soit justifié techniquement.

En conclusion, le projet a potentiellement un impact notable sur le fonctionnement du système d'assainissement. Le dossier présenté, bien que conséquent, ne comporte pas les précisions nécessaires permettant d'évaluer cet impact et se positionner sur ce projet. S'agissant d'un projet complexe avec plusieurs chantiers simultanés, le SIAAP rappelle la nécessité de faire remonter l'ensemble des éléments afin qu'ils soient discutés en comité de pilotage et revues de projet SIAAP-SGP.

Je vous prie croire, Monsieur le Directeur, en l'expression de ma plus haute considération.

Le Président



Belaïde BEDREDDINE

Liste des demandes complémentaires au dossier :

- Le tracé exact des lignes 16, 17 sud et 14 nord (données X-Y-Z), en s'assurant qu'ils n'interfèrent pas avec nos installations existantes ; dans le contraire, la SGP devra soumettre au SIAAP des solutions techniques acceptables. A noter que la liste des atteintes au réseau d'assainissement du SIAAP décrite dans la partie E3 du dossier n'est pas exhaustive,
- La mise à jour de tous les points d'impact du projet sur les réseaux du SIAAP,
- Les justifications complémentaires concernant l'impossibilité de réaliser des réinjections en nappe ou des déversements en milieu naturel sur chaque point de rejet en phase chantier et en phase d'exploitation,
- Concernant les travaux de tunnelier, les estimations de débit et de durée de rejet des eaux issues rejetées au réseau d'assainissement ne sont pas complètes dans le dossier,
- Le maximum d'informations concernant le phasage des travaux, le cumul des débits rejetés et les localisations précises des exutoires au réseau d'assainissement,
- Les caractéristiques physico-chimiques des eaux issues des analyses déjà réalisées et la transmission régulière des analyses en cours,
- Un planning précis comprenant la description de chaque phase de travaux point de rejet par point de rejet précisant les débits de pointe et moyens et leur durée. Nous attirons l'attention sur la possible indisponibilité de nos ouvrages liée aux travaux programmés (réseaux et usines) par le SIAAP ou liée aux impacts des travaux du Grand Paris Express (toutes lignes confondues) qui rendrait impossible le transit des eaux d'exhaure jusqu'aux stations d'épurations sans créer un risque d'inondation ou de rejet en milieu naturel d'eaux chargées,

MG/CF - D-2016-5601
Affaire suivie par Michel GILBERT
Et Delphine ANGIBAULT



SEDIF
SERVICE PUBLIC DE L'EAU



Paris, le 11 JUL. 2016

Le Président

à

Monsieur le Préfet du Val-de-Marne
Direction Régionale et Interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie en Île-de-France
Service police de l'eau
Cellule Paris proche couronne
À l'attention de Julie PERCELAY
Chef du service police de l'eau
10, rue Crillon
75194 Paris cedex 04

Vous m'avez transmis par courrier du 24 mai 2016, réceptionné le 27 suivant, le dossier de demande d'autorisation unique IOTA relatif au projet de création des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du futur réseau de transport public du Grand Paris Express entre Saint-Denis Pleyel (93) et Noisy-Champs (93/77).

Très attaché à la région capitale et à la nécessité d'augmenter l'offre de transport dans un souci constant de préserver la qualité de vie des Franciliens et d'assurer son développement économique, je tiens à vous féliciter de la qualité du projet présenté.

Le dossier annexé à votre correspondance, élaboré par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage de l'opération, expose parfaitement l'opération de transport, ses enjeux sur le territoire et son environnement.

Il permet de visualiser les ouvrages envisagés (*tunnels, viaducs, gares souterraines et aériennes, sites de maintenance, ouvrages annexes, etc.,...*) sur le territoire des 21 communes (*dont 17 du SEDIF*) concernées par le tracé ou le fuseau d'étude, et met en lumière une zone d'intervention potentielle nécessaire à la réalisation des travaux futurs, que ce soit de manière provisoire (*emprise de chantier*) ou définitive (*implantations d'ouvrages*).

Depuis la « consultation inter-administrative » de la préfecture d'Île-de-France en 2014, différentes réunions de travail entre les services de l'Etat, la Société du Grand Paris et mes équipes ont permis d'identifier et de gérer les impacts de ce projet sur les installations du service public de l'eau, et ont donné lieu au courrier ci-joint (*annexe II*) adressé le 14 avril 2014 à Monsieur le Préfet de la région Ile-de-France, et Préfet de Paris.

En ce qui concerne l'aspect « ressource en eau », et après analyse du dossier d'autorisation IOTA, l'annexe I ci-après détaille les aspects nécessitant un complément d'informations, pour les impacts du projet de transport sur la nappe de l'Yprésien, ressource des usines à puits d'Aulnay-sous-Bois et de Pantin, ainsi que sur la qualité de la Marne, ressource de l'usine de production de Neuilly-sur-Marne/Noisy-le-Grand.

Pour tous renseignements complémentaires, mes collaborateurs restent à votre disposition.

*A vous
André*

André SANTINI

Ancien Ministre
Député-Maire d'Issy-les-Moulineaux

PJ : 2

ANNEXE I

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION UNIQUE IOTA

**GRAND PARIS EXPRESS – Réseau de transport public - Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord
entre Saint-Denis Pleyel (93) et Noisy-Champs (93/77).**

Avis du SEDIF au regard de l'aspect « ressource en eau » à remettre à Monsieur le Préfet

Synthèse des observations :

Bien que le dossier ne pointe pas de risque vis-à-vis des eaux, certains aspects nécessitent un complément d'informations compte tenu de l'ampleur des travaux et de leur durée.

Ainsi, le SEDIF souhaite disposer d'une note précisant les impacts quantitatifs et qualitatifs du projet sur la nappe de l'Yprésien au droit de ses forages à l'Yprésien des usines d'Aulnay-sous-Bois et de Pantin.

Par ailleurs, vis-à-vis de l'usine de potabilisation de Neuilly-sur-Marne / Noisy-le-Grand, bien qu'il n'y ait pas de risque direct, le rejet des eaux dans les réseaux sera vraisemblablement problématique, compte tenu des volumes et débits prévus et pollutions potentielles. A terme ces eaux rejoindront la Marne. Ainsi, le SEDIF et l'exploitant de l'usine devront être informés au plus tôt de la localisation géographique des rejets au milieu naturel, des résultats des analyses de ces eaux et des différentes phases de travaux. Selon la situation des points de rejet, la connaissance des résultats permettra d'anticiper les risques de pollution et donc les traitements à mettre en œuvre pour améliorer le système de protection de l'usine.

D'une manière générale, le SEDIF et son exploitant devront être tenus informés du calendrier des travaux et de leur avancement, des résultats des différents suivis sur les ressources souterraines et superficielles qui pourront être mis en œuvre dans le cadre du projet.

1. Remarque liminaire

Le SEDIF assure la production d'eau potable pour le compte des communes et intercommunalités qui y adhèrent, alimentant ainsi 4,4 millions d'usagers répartis sur 150 communes de 7 départements d'Ile-de-France, hors Paris. L'alimentation en eau potable se fait à :

- 97 % à partir des ressources superficielles de la Seine (usine de Choisy-le-Roi), la Marne (usine de Neuilly-sur-Marne / Noisy-le-Grand) et l'Oise (usine de Méry-sur-Oise), possédant toutes des périmètres de protection déclarés d'utilité publiques par arrêté préfectoral,
- 3 % à partir de ressources souterraines, les nappes du Calcaire du Champigny, de l'Yprésien et de l'Albien, ayant un rôle essentiel pour l'alimentation en eau potable de l'Ile-de-France en situation d'ultime secours. A ce titre, le SEDIF dispose de deux usines de production d'eau potable, à Aulnay-sous-Bois et à Pantin, comportant chacune 3 puits à l'Yprésien et 1 puits à l'Albien. Ces captages et usines sont mentionnés au PRAEP.

Les aspects quantitatifs et qualitatifs des ressources captées sont des enjeux forts pour le SEDIF afin d'assurer sa mission de service public de l'eau conformément aux exigences réglementaires sanitaires, que ce soit en situation courante ou en situation dite d'ultimes secours.

Au regard de ces enjeux, et selon les schémas fournis dans le dossier, le projet soumis pour avis serait susceptible d'avoir un impact sur les ouvrages du SEDIF, essentiellement au niveau de l'usine d'Aulnay-sous-Bois et son champ captant, et indirectement sur les usines de Pantin et son champ captant, et de Neuilly-sur-Marne/Noisy-Le-Grand. Nous notons également qu'une plateforme portuaire de tri des déblais pourrait être construite à Bruyères-sur-Oise. Il s'agit encore d'un projet, qui nécessitera, si le site est retenu, une étude des risques vis-à-vis de l'usine de Méry-sur-Oise. Nous notons par ailleurs que dans le secteur de Chelles et de Gournay-sur-Marne, la zone de stockage des déblais (Vaires-sur-Marne ou Saint-Thibault-des-Vignes) n'est pas encore choisie. L'installation de la plateforme fera l'objet d'une demande d'autorisation dédiée. De plus, sur la commune d'Aulnay-sous-Bois, l'ancien site PSA sera vraisemblablement retenu comme plateforme ferroviaire de stockage des déblais, et comme site de maintenance et de remisage. A ce titre, un dossier de demande d'autorisation spécifique sera élaboré. La gare d'Aulnay sera implantée sur le terre-plein central de l'ancienne RN2, bordé par la rue Paul Cézanne au nord et le boulevard Marc Chagall au sud. Les travaux se dérouleront entre le second semestre 2018 et la fin 2023.

II. Observations par rapport aux enjeux eau – aspect quantitatif / aspect qualitatif

Pour une meilleure compréhension des enjeux « eau » du projet, et donc de ses impacts, il serait préférable de placer le volet « Loi sur l'eau » avant l'étude d'impact, voire de mentionner les volumes et débits sollicités dans l'étude d'impact ; en effet, il est globalement difficile de comprendre dans l'étude d'impact, les volumes et débits en jeu pour le projet.

a. Volet « eaux souterraines » et impacts vis-à-vis des usines d'Aulnay-sous-Bois et de Pantin

Selon les documents transmis, il n'y aura pas d'installations à proximité immédiate des usines d'Aulnay-sous-Bois et de Pantin, ou dans les périmètres de protection rapprochée proposés par les hydrogéologues agréés. En revanche, le projet traverse les bassins d'alimentation des deux champs captants.

Périmètre d'étude

Au-delà du périmètre des modèles hydrogéologiques établis, le périmètre d'étude pris pour l'analyse de l'état initial et des effets du projet correspond pour l'essentiel au fuseau d'étude de 500 m de part et d'autres du tronçon. Comme évoqué dans nos précédents avis en phase de déclaration d'utilité publique, il est regrettable pour le volet « eaux souterraines » de ne pas appréhender l'enjeu « alimentation en eau potable » plus largement.

Risque de dissolution du gypse

Notamment, par rapport au risque de dissolution du gypse, nous nous interrogeons quant à l'impact du projet sur les forages du SEDIF situés à Pantin. Bien que relativement éloignée de l'emprise des travaux, l'usine de Pantin pourrait être perturbée dans son fonctionnement, essentiellement en raison des risques de dissolution du gypse. En effet, la problématique de dissolution du gypse est déjà connue du SEDIF ; nous observons actuellement des teneurs élevées en sulfates dans la ressource captée impliquant pour le service public de l'eau une adaptation du fonctionnement de ses installations. La modélisation des effets dans le secteur de Saint-Denis semble s'étendre vers la zone des forages de Pantin. Mais la carte étant coupée, il n'est donc pas possible d'évaluer l'impact sur la qualité des eaux desdits forages.

Effets barrage et rabattement de nappe

L'avant-projet soumis dans le cadre de l'enquête de déclaration d'utilité publique en 2014 avait pointé des impacts éventuels des travaux situés à proximité du champ captant des forages à l'Yprésien (le forage à l'Albien, très en profondeur reste protégé) de l'usine d'Aulnay-sous-Bois.

L'étude hydrogéologique, qui a été réalisée depuis, et présentée dans le dossier transmis pour avis, est basée sur un recensement des forages réalisé en 2007 et pour des volumes déclarés sur la période 2003-2007, soit un volume total journalier de 4 763 m³, pour les forages à l'Yprésien de l'usine d'Aulnay-sous-Bois (Cf. §4.5. Prélèvements en nappe - VOLET I - ANNEXES - Annexe Etude hydrogéologique). Compte tenu de l'abandon des anciens forages à l'Yprésien, l'étude d'impact ne tient donc pas compte des conditions d'exploitation projetées de l'usine d'Aulnay-sous-Bois, éléments connus. Il apparaît donc nécessaire de refaire les simulations avec des données actualisées. De plus, il est à noter que les usines (Aulnay et Pantin) du SEDIF étaient à l'arrêt pendant la campagne de mesures piézométriques menée pour le projet, mesures ayant servi au calage des modèles.

Par ailleurs, certains points méritent d'être précisés en ce qui concerne les modèles hydrogéologiques locaux construits : ces derniers modélisent-ils plusieurs nappes ? Prennent-ils en compte les échanges entre nappe ?

En effet, en ce qui concerne l'effet de rabattement de nappe en phase travaux, l'étude fait état de résultats au niveau de la nappe du Bartonien, et conclut qu'aucun impact négatif n'est observé sur les captages AEP car captant des nappes plus profondes (notamment volet E - § 6.4.8). Or, il est indiqué que les rabattements seront dus aussi bien à l'assèchement des fonds de fouille, qu'à des pompages pour alimenter les tunneliers à hauteur de 50 m³/h prélevés dans la nappe de l'Yprésien. Il est à noter que pour la zone d'Aulnay, les travaux sont situés dans la zone d'appel des forages et auront lieu en 2019 (pour la gare et l'accès 0201P), mais se poursuivront jusqu'en 2021 pour l'accès 0202P. Il est donc important de vérifier que la capacité prévue des forages de l'usine d'Aulnay-sous-Bois sera disponible, notamment pour l'ultime secours, et de préciser les impacts sur les nappes sous-jacentes à celle du Bartonien, sachant que les nappes du Lutétien et de l'Yprésien constituent un système au sein duquel des échanges peuvent avoir lieu.

Risques de mise en communication des nappes

Le dossier indique que la nature des travaux va nécessairement entraîner la rencontre de plusieurs nappes souterraines. Il est précisé que compte tenu des techniques de réalisation mises en œuvre (creusement au tunnelier avec chambre de confinement et mise en place de parois moulées), il n'y aura pas de risque significatif. Aucun élément ne permet cependant de garantir cette affirmation.

De plus, il est évoqué dans le document que le projet se situera au niveau de la nappe du Bartonien, hormis à quelques endroits, où il sera à cheval sur deux nappes. Il serait bienvenu d'apporter plus de précisions sur les portions du projet et les nappes concernés.

Gestion des eaux d'exhaure et des eaux pluviales

Pour la gare d'Aulnay, en phase de chantier, les eaux issues du creusement de la gare et les eaux d'infiltration seront rejetées dans le réseau pluvial, après traitement. Le risque de pollution des eaux par le chantier a bien été pris en compte. Si les procédures exposées sont effectivement mises en œuvre, le risque devrait être maîtrisé. En phase d'exploitation, les eaux pluviales de l'ensemble de la gare d'Aulnay-sous-Bois, des parvis et du pôle bus sont collectées et stockées en bassin de 385 m³ enterré, pour respecter un débit de fuite de 2 l/s/ha avec une pluie décennale, correspondant aux prescriptions du règlement d'assainissement départemental. Ce dispositif sera complété par la réalisation d'un bassin d'infiltration à ciel ouvert, d'un volume de 75 m³.

b. Volet « eaux superficielles » et impacts vis-à-vis de l'usine de Neuilly-sur-Marne / Noisy-le-Grand

Selon le dossier transmis, aucune installation à proximité de l'usine, ni dans l'emprise du périmètre de protection rapproché n'a été relevée.

Creusement du tunnel sous la Marne et le Canal de Chelles

Le passage sous la Marne se situera au niveau de la commune de Gournay-sur-Marne. Pour des raisons de sécurité du chantier, le tunnel sera construit à une profondeur de 12 mètres sous le lit du canal et de 17 m sous le lit de la Marne. Dans ces conditions, il est considéré que le tunnel n'aura pas d'incidence sur l'hydraulique de ces masses d'eau.

Rejets pluviaux et d'exhaure

Les eaux d'exhaure comprendront le pompage des eaux d'infiltration, ainsi que l'eau nécessaire à l'avance du tunnelier, dont la consommation est estimée à 50 m³/h en régime normal et 90 m³/h au niveau des puits d'attaque. Les eaux d'exhaure seront mélangées, après traitement, avec les eaux de ruissellement issues des emprises du chantier.

Pour l'ouvrage d'accès situé au bord du canal de Chelles, un dispositif de collecte des eaux sera construit et durant les travaux, les eaux seront rejetées dans le canal de Chelles. Le volume total rejeté est estimé à 48 270 m³. Il n'est pas attendu a priori d'impact sur la Marne, la sortie du canal étant située en aval de la prise d'eau de l'usine. Un suivi des volumes et de la qualité des eaux rejetées sera mis en place. La fréquence de contrôle de la qualité des eaux non définie à ce jour devra l'être.

Pour les autres ouvrages, les volumes des eaux d'exhaure pourront être très importants durant la phase de travaux : ainsi pour le puits d'attaque du tunnelier à Noisy/Champs, le volume a été estimé à 1 028 160 m³ pour la durée du chantier, avec un débit moyen de 61 m³/h, mais pouvant atteindre 92 m³/h. Pour certains ouvrages en amont de Chelles, le débit maximum pourra atteindre 130 m³/h (Cf. Volet E - Etude d'impact - Partie E3 page 85). Le dossier indique que les gestionnaires des différents réseaux ont été contactés, mais que les accords de principes ne sont acquis pour 30% des ouvrages.

Globalement, aucun impact significatif n'a été identifié sur la Marne. Cependant il sera nécessaire, de vérifier que les réseaux de collecte des eaux pluviales seront capables de prendre en charge les volumes d'eaux supplémentaires générés durant les chantiers. En effet, afin d'appréhender le risque pour l'usine la prise d'eau de l'usine de Neuilly-sur-Marne, il sera important d'identifier la situation des exutoires dans la Marne en amont de l'usine, et d'avoir accès aux résultats de la surveillance de la qualité des eaux de rejets.

En phase d'exploitation, les volumes seront réduits et ne devraient pas poser de problème. Dans le cas de la gare de Chelles, les eaux pluviales de la gare et du parvis sont collectées et stocké en bassin de 120 m³, enterré sous le parvis, pour respecter un débit de sortie de 10 l/s/ha avec une pluie décennale. L'eau sera ensuite dirigée vers le réseau de collecte des eaux pluviales de la commune de Chelles.

Concernant le risque de pollution des eaux par mise en communication de nappes, les sondages qui ont été réalisés montrent que dans le secteur de la gare de Chelles, la nappe alluviale présente une contamination modérée par des solvants chlorés. La présence de ces polluants devra donc être vérifiée dans les eaux d'infiltration, pour mettre en place un traitement approprié, avant rejet dans le réseau pluvial.

Risque de pollution des eaux

Les mesures de précautions sont décrites dans le Volet E de l'étude d'impact - Partie E3 pages 94-95. Les risques de pollutions liés aux engins de chantier ou aux produits chimiques ont été pris en compte et les mesures de précautions semblent adaptées. Les entreprises travaillant sur les chantiers devront mettre en place un protocole d'intervention en cas de déversement, pour confiner la pollution.

Si les prescriptions sont respectées, le risque de pollution des eaux devrait être atténué. Toutefois, des visites de chantier associant le SEDIF et son délégataire seront à prévoir, afin de s'en assurer.

Risque d'inondation

Le risque d'inondation a été pris en compte pour la définition des ouvrages situés de part et d'autre de la Marne : mise en œuvre de dispositifs étanches d'obturation et l'implantation des premiers planchers et grilles au-dessus du niveau des Plus Hautes Eaux Connues. Durant les travaux, une surveillance du niveau de la rivière sera mise en place et il sera demandé aux entreprises, de bâtir un plan d'intervention spécifique en cas de crue. Ce plan intégrera l'évacuation des déblais. Ce dispositif n'appelle pas de remarques de notre part, sous réserve d'une vérification de sa mise en œuvre sur site (pour des raisons de sécurité, la SGP ne prendra pas le risque d'inonder ses installations).

Gestion des terres et milieux pollués

Les excavations et le stockage temporaire des terres polluées, sur les sites de chantier avant leur évacuation, feront l'objet de procédures spécifiques. Des mesures spécifiques seront prises pour éviter la pollution des eaux (bâchage, protection des exutoires...).

Une vérification des sites sur la zone Noisy/Champs vers Chelles, devra être mise en place. D'une manière générale, le stockage des terres devra être réalisé dans des zones éloignées des dispositifs de collecte des eaux.

III. Observations au fil du document

Volet E – partie 2 - § 3.1.1

« Prélèvement de grosses quantités d'eau dans la Seine et dans la Marne pour la production d'eau potable (usines de Choisy-le-Roi et d'Orly dans la Seine), les eaux souterraines ne suffisant pas à la satisfaction complète des besoins. »

- présence également de l'usine de Neuilly-sur-Marne du SEDIF

Volet E – partie 2 - § 3.6.1.

« L'eau distribuée à Paris et en Petite Couronne provient en partie significative des ressources superficielles que sont l'Oise, la Marne et la Seine. Eau de Paris, chargé de l'approvisionnement en eau de Paris, et le Syndicat des Eaux d'Ile de France (SEDIF), chargé de l'approvisionnement en eau d'une grande partie de la Petite Couronne, ont chacun leur usine de production d'eau potable prélevant dans chaque fleuve. »

- Le SEDIF alimente en eau potable 149 communes (150 à compter du 1^{er} juillet 2016) de petite couronne et de grande couronne.

« L'arrêté préfectoral de DUP portant sur la création des périmètres de protection associés à la prise d'eau de Neuilly-sur-Marne a été adopté le 27 décembre 2011. Sa durée de validité est de 15 ans. »

- La DUP des périmètres de protection de Neuilly-sur-Marne n'a pas de durée de validité. C'est l'autorisation de prélèvement et de rejet qui est valable 15 ans.

Nom	Code National	Dépt.	Commune	Type de captage	Débit moyen journalier en m ³ /j	Débit réglementaire en m ³ /j	DUP	Procédure
PRISE NEUILLY SUR MARNE	93000077	93	NOISY LE GRAND	Captage au fil de l'eau	283 444	600 000	27/12/2011	Terminée

Captage d'Alimentation en Eau Potable

- Les 600 000 m³/j représentent la capacité maximale de production de l'usine. Le débit journalier prélevé en Marne ne peut excéder 824 000 m³/j.

Volet F – partie 2 - § 5.5.1.

« Dix forages AEP sont implantés dans le champ captant de la commune d'Aulnay-sous-Bois. Six ont été rebouchés en 2013. Quatre antérieurement utilisés en secours, sont à présent opérationnels. Pour ceux-ci une procédure d'instauration des périmètres de protection est en cours d'instruction. »

- Les cinq forages à l'Yprésien, alors existants sur site ont été comblés, et trois nouveaux forages à l'Yprésien ont été forés en 2013, le puits à l'Albien étant toujours présent.
- Il faut souligner comme cela est fait pour les captages du Blanc-Mesnil, que l'hydrogéologue agréé coordinatrice a rendu son avis.
- D'un point de vue général, il serait bien de noter que ces usines ont un caractère stratégique pour l'alimentation en eau potable de la population en cas d'ultime secours.

ANNEXE II

MG/CF - D-2014-2946
Affaire suivie par Michel GILBERT

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



SEDIF
SERVICE PUBLIC DE L'EAU

Paris, le 14 AVR. 2014

Le Président

À

Monsieur le Préfet
PREFECTURE DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE
ET DE PARIS
5, rue Leblanc
75911 PARIS CEDEX 15

Vous m'avez transmis par courrier D1400319 du 12 mars dernier, réceptionné le 14 suivant, le dossier d'enquête préalable à la deuxième déclaration d'utilité publique du « Grand Paris Express », portant à la fois sur :

- le prolongement de la ligne 14 (ligne bleue) reliant les gares de « Mairie de Saint-Ouen » (gare non incluse) à « Saint-Denis Pleyel » ;
- la création de la ligne 16 reliant les gares de « Saint-Denis Pleyel » à « Noisy-Champs » (gare non incluse) dont une partie de celle-ci, entre « Saint-Denis Pleyel » et « Le Bourget RER », constituera un tronçon commun avec la future ligne 17.

Très attaché à la région capitale et à la nécessité d'augmenter l'offre de transport dans un souci constant de préserver la qualité de vie des Franciliens et d'assurer son développement économique, je me félicite de la concertation publique menée sur ces projets.

Président du Conseil de surveillance de la société du Grand Paris, je m'adresse à vous aujourd'hui en qualité de Président du SEDIF en charge de la production et de la distribution d'eau potable pour 149 communes situées sur 7 départements de la région Ile-de-France, alimentant près de 4,3 millions d'habitants, consulté dans le cadre de la concertation « Inter-administrative » qui se déroule sur 1 mois du 14 mars au 14 avril 2014.

Le document annexé à votre correspondance, élaboré par le maître d'ouvrage de l'opération la Société du Grand Paris, expose les opérations de transports et leurs enjeux sur le territoire et présente les différents projets à l'échelle 1/10 000^{ème}.

Il permet de visualiser sur le territoire des 16 communes concernées (dont 15 du SEDIF) les ouvrages envisagés (tunnels, gares, sites de maintenance, ouvrages annexes, etc.,...) et met en lumière une zone d'intervention potentielle (100 mètres en section courante pouvant varier en fonction des contraintes prévisionnelles identifiées à ce jour) nécessaire à la réalisation des travaux futurs de manière provisoire (emprise de chantier) ou définitive (implantations d'ouvrages).

Le degré de précision du projet de transport présenté ne permet pas de s'assurer de la complétude des éventuelles interférences sur les infrastructures du réseau d'eau potable et d'étudier avec précision les impacts potentiels sur nos installations constituées de conduites de différents diamètres (20 à 1 800 mm) enterrées ponctuellement à grande profondeur, mais aussi de réservoirs de stockages, de stations de pompages ou d'usines à puits disséminées sur le territoire.

D'ores et déjà, l'usine à puits d'Aulnay-sous-Bois, dont la procédure d'instauration de périmètres de protection est en cours, a bien été prise en compte. Bien qu'une première analyse conclue globalement à un effet barrage limité, un impact potentiel fort sur certains usages sensibles des eaux souterraines et un impact potentiel modéré en termes de rabattement de nappe ont été identifiés sur la section du projet située à proximité du champ captant de l'usine. Les impacts hydrogéologiques et sur la qualité des eaux souterraines devront donc être précisés. Par ailleurs, il conviendra de mettre en place des mesures de surveillance adaptée en particulier en phase de travaux afin d'éviter toutes pollutions des eaux.

A l'issue de l'analyse des pièces du CD-Rom joint à votre envoi, il apparaît que la restructuration des espaces extérieurs, notamment au niveau des 11 gares projetées autour desquelles l'urbanisation à terme sera renforcée, ainsi que tous les ouvrages de visite, ventilation, accès inhérents au présent tronçon dont la longueur totale est voisine de 30 kilomètres seront à étudier en limitant autant que possible la nécessité de déplacements du réseau d'eau potable. Ceci devrait être d'autant plus envisageable que la largeur du fuseau définissant la zone d'intervention potentielle de l'opération de transport est encore large à ce stade d'étude, et que la profondeur du futur métro est de nature à limiter les impacts sur les ouvrages du SEDIF.

En première approche et sous réserve de précisions ultérieures, vous trouverez en annexe I du présent courrier la liste des ouvrages de transport d'eau potable (conduites supérieures à 300 mm) du SEDIF qui pourraient être impactés par l'opération, objet de la présente saisine. Les travaux de déplacement de ce type d'ouvrage sont soumis au Code des marchés publics. Un délai total de l'ordre de 24 à 36 mois, hors délais des aménageurs, est généralement nécessaire pour réaliser les études et réaliser les travaux des projets de déplacement. Le détail des documents d'entrées à établir par les demandeurs (SGP, bureaux d'études associés,.....) ainsi que leurs niveaux de précisions est exposé en annexe II dans le « guide et mémo pratique relatif aux opérations d'aménagements à proximité des canalisations et ouvrages d'eau potable du SEDIF ».

Par ailleurs, une première approche a également été menée concernant les conduites de distribution. Une représentation graphique superposant votre projet et les réseaux du service public de l'eau potable a été réalisée et figure sur le CD-Rom joint au présent courrier. Ces opérations relèvent du délégataire du SEDIF, Veolia Eau d'Ile-de-France. Les délais pour réaliser d'éventuels travaux de déplacement de ces ouvrages, dont le diamètre est inférieur ou égal à 300 mm, sont inférieurs à ceux mentionnés précédemment.

Compte tenu du nombre de projets de transports en commun et d'aménagements en Ile-de-France, une planification pluriannuelle des actions est devenue indispensable afin que le service de l'eau puisse prioriser au mieux les différentes études et travaux d'accompagnement.

Ainsi, lors des phases d'avant-projets et de projets, il conviendra que les équipes en charge de la maîtrise d'œuvre de l'opération de transport en commun associent étroitement et d'une manière permanente les services du SEDIF, afin que soient trouvées et mises en œuvre des solutions techniques limitant l'ampleur et le coût des déplacements inévitables.

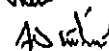
S'agissant d'un projet de type « métro », la prise en charge intégrale du coût des différentes modifications sur les installations du Syndicat devra être assurée par le budget de l'opération de transport.

En effet, le SEDIF, maître d'ouvrage public assure en totalité et sans bénéficier d'aucune subvention, le financement des travaux de renouvellement et d'évolution nécessaires de son patrimoine dans un contexte de baisse des consommations d'eau et donc de ses recettes. Ses élus sont très attachés à la maîtrise du prix de l'eau potable, dans l'intérêt des usagers consommateurs d'eau. Il ne serait pas acceptable que la facture d'eau subisse des répercussions liées à des projets de transport totalement étrangers au service public de l'eau potable.

Je vous précise également que les extensions ou renforcements du réseau public de distribution ou de transport rendus nécessaires pour couvrir l'augmentation des besoins de desserte ou la défense incendie sont totalement à la charge des différents pétitionnaires.

Monsieur Michel GILBERT (☎ 06.89.15.84.41), responsable de la mission « grands projets », reste à votre disposition pour tous renseignements complémentaires.

4. Juin



André SANTINI

Ancien Ministre

Député-Maire d'Issy-les-Moulineaux

Affaire suivie par : N. Charrié
Tél : 01 44 89 14 15

N/Réf : D 16 DVD 00 48 25
Paris, le : 04.07.2016
Objet : Société du Grand Paris - Projet de création de la ligne 16 17 Sud et 14 Nord
PJ : Guide « les canaux en partage »

Madame,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-après les observations que le service des canaux souhaite apporter à la lecture du dossier de demande d'autorisation unique IOTA, déposé par la Société du Grand Paris, pour le projet de création de ligne 16, 17Sud et 14 Nord .

Il ressort de l'étude de cette demande les éléments suivants :

1. Deux rejets au canal, durant la phase chantier :

Les canaux de la Ville de Paris sont impactés par deux rejets : l'un sur le canal Saint Denis : ouvrage situé Chemin du Haut Saint-Denis (3303P), et l'autre sur le canal de l'Ourcq : gare de Sevrans-Livry (05SEL) (chantier ligne 16 et interconnexion SNCF).

Ces rejets seront constitués d'eaux pluviales et d'eaux exhaures.

Aucun rejet n'est prévu à la fin des travaux, en phase exploitation des lignes créées.

L'étude d'impact identifie que les incidences de ces rejets (phase chantier) concernent :

- la charge en MES : pour laquelle les valeurs seront à comparer aux valeurs du guide « Les canaux en partage » annexé au présent courrier.
- le débit de rejet des eaux d'exhaure dont les estimations sont les suivantes :

Débits du rejet au canal de l'Ourcq :

Gare de Sevrans Livry : débit estimé à 2 480 m³/j

Nouveau passage souterrain 20-50 m³/h soit 1 200m³/j

Réaménagement passage souterrain 5-20 m³/h soit 480m³/j

Débits du rejet au canal St Denis :

Débit estimé à 3 900 m³/j

DRIEE

Cellule Paris Proche Couronne

Service de la Police de l'Eau

À l'attention de Madame Claire Mayet

10 Rue Crillon

75004 Paris

Ces débits ne sont pas de nature à perturber le fonctionnement du canal.

En revanche, tous comme la charge en MES, la qualité des eaux rejetées devra être contrôlée selon un protocole à définir avec le service des canaux, et respectera les seuils définis dans le guide « les canaux en partage » pour tous les paramètres.

2. Un pont-passerelle :

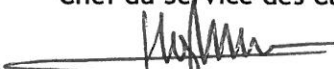
Le pont-passerelle construit au niveau de la gare de Sevrans-Livry permettra le franchissement aérien du canal. Il ne nécessitera ni la dérivation du canal ni la modification des profils en long et en travers du lit mineur. Il est sans impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et aquatique et ne représente pas d'obstacle à la continuité hydraulique dans le canal.

En revanche en phase chantier : les impacts sont certains et le service des canaux ne peut valider en l'état la description des incidences, qui devront être davantage étudiées :

- Interruption voie cyclable : le report de la piste cyclable a-t-il été étudié ?
- Interruption navigation fluviale avec mise à disposition d'un homme trafic du service des canaux du canal. Ces mesures n'ont pas été étudiées avec la Ville de Paris, qui ne les confirme pas dans leur mise en place. Il ne saurait, en aucun cas, être question de mettre à disposition un agent pour assurer les fonctions d'homme trafic.

Je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.

L'Ingénieur Général
Chef du Service des Canaux



Pierre CHEDAL-ANGLAY

Création des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du Grand Paris Express

Dossier de demande d'autorisation unique - IOTA

Avis du Cerema sur le volet hydraulique

Documents analysés

- Dossier de demande d'autorisation unique – Volet B : Pièces communes du dossier de demande d'autorisation unique
- Dossier de demande d'autorisation unique – Volet F : Pièces justificatives de la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau
- Dossier de demande d'autorisation unique – Volet E3 : Etude d'impact – analyse des impacts et présentation des mesures associées
- Dossier de demande d'autorisation unique – Volet I : Annexes – Etude hydraulique du secteur inondable de Chelles-Gournay

La présente analyse a plus particulièrement porté sur l'annexe « Etude hydraulique du secteur inondable de Chelles-Gournay » et sur le volet E3 de l'étude d'impact (impacts sur le risque inondation).

Avis et questions du Cerema

Volet E3 du dossier de demande d'autorisation unique :

Sur la forme :

- Sur la gare de Chelles, incohérence sur les volumes soustraits à la crue entre les pages 45 et 46.

Sur le fond :

- p28 : La cote PPRI (40,51mNGF) prise comme référence pour définir la crue de protection du projet de la gare de Chelles (41,51 + 20cm) correspond-il au niveau réellement atteint par la crue de 1910 ou à un niveau issu d'une modélisation hydraulique ?
- p55 à 60 : l'analyse des volumes soustraits et rendus à la crue en phase travaux et exploitation est clairement présentée tranche altimétrique par tranche altimétrique de 50 cm. En page 60, le document conclue à une compensation globale des volumes soustraits à la crue à l'échelle du projet. Or, la réflexion doit être menée tranche par tranche. **En particulier, on s'aperçoit que les volumes et les surfaces et ne sont pas compensées sur la tranche [40,01 – 40,51 mNGF].**
- Plusieurs point à préciser concernant le franchissement du canal de l'Ourcq :
 - comment est alimenté le canal ?
 - quel est le dispositif de régulation des débits transitant dans ce canal, en particulier en période de crue ?
 - y a-t-il un risque de déversements non contrôlés de la Marne vers le canal pouvant engendrer un risque important de montée des eaux. Si tel est le cas, ce risque doit être pris en compte dans la conception du pont d'accès de la gare de Sevran-Livry.

Annexe 1 – étude hydraulique

Sur la forme :

- p12 : la figure 12 présentant la localisation des levés topographiques est peu lisible.
- De manière générale, l'étude hydraulique est claire et complète. Les différentes étapes de la modélisation hydraulique (construction de la géométrie, calage, validation, hydrologie, conditions aux limites, étude de sensibilité) sont toutes abordées et bien présentées.

Sur le fond :

- p11 : quelle est la date des données LIDAR utilisées pour la construction du maillage 2D du lit majeur de la Marne ? C'est toujours une données intéressante, qui permet de vérifier que les aménagements urbains les plus récents en lit majeur sont bien pris en compte dans le modèle.
- p12 : comment est représenté le canal de Chelles dans le modèle ? Les deux digues latérales sont prises en compte via le LIDAR mais aucun profil bathymétrique ne semble avoir été récupéré ou levé dans cet ouvrage. A-t-il été représenté comme un plan d'eau à la cote des PHEN par exemple ?
- p33 : le coefficient de rugosité appliqué au lit majeur urbanisé semble un peu faible (Strickler un peu trop élevé) par rapport aux valeurs couramment utilisées pour ce type d'occupation du sol.
- p33 : l'auteur annonce que le calage du lit mineur a été réalisé à partir des crues de 1983 et 1994. Or, les graphiques des pages 34 et 35 montrent que ce calage n'a été effectué qu'à partir d'un seul repère de crue situé, dans chaque cas, en amont du barrage de Noisiel. A cet endroit, ce n'est pas forcément le coefficient de Strickler qui est déterminant dans la hauteur d'eau calculée par le modèle mais plutôt la géométrie et le coefficient du seuil. Ces deux crues n'ont donc pas vraiment servi à déterminer le coefficient de rugosité du lit mineur. Cela dit, les coefficients attribués à cette partie du modèle sont plutôt cohérents au regard des caractéristiques granulométriques et géométriques du cours d'eau.
- p41 - figure 37 : qu'est-ce qui justifie la différence d'emprise entre la zone inondée par la crue de 1910 (en rouge) et celle calculée par le modèle hydraulique (en bleu) pour un débit équivalent ?



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE SEINE ET MARNE

Direction départementale
des territoires
Service environnement
et prévention des risques

Pôle forêt, chasse, pêche,
Milieux naturels

Dossier suivi par :

N. DURIEUX / T. WROBEL

Tél. : 01-60-56-73-05 / 01-60-56-72-81

nathalie.durieux@seine-et-marne.gouv.fr

thomas.wrobel@seine-et-marne.gouv.fr

Vaux-le-Pénil, le **29 JUIN 2016**

Le directeur départemental des territoires

à

DRIEE/SPE

Guichet Unique des Autorisations Uniques
IOTA

A l'attention de Claire MAYET

Objet : *Demande d'autorisation de défrichement – Projet « Grand Paris Express - ligne 16 »*

Référence : votre saisine du 24 mai 2016

Pièce jointe : FAQ Défrichement et DUP

En date du 13 novembre 2015, la Société du Grand Paris (SGP) a déposé auprès de la Direction Interdépartementale de l'Alimentation de l'Agriculture et de la Forêt (DRIAAP) et de la Direction départementale des territoires de Seine-et-Marne, une demande d'autorisation de défrichement portant sur plusieurs départements d'Île-de-France, dans le cadre de la création de la ligne 16 du Grand Paris Express. La DRIAAP a informé la SGP, le 3 février 2016, que pour la petite couronne le projet ne relevait pas d'une autorisation de défrichement, et rappelé les échanges avec le ministère sur l'intégration de la partie défrichement à l'autorisation unique IOTA. Le 19 février 2016, le ministère a confirmé que le défrichement devait être intégré au dossier d'autorisation unique IOTA.

Aussi, le dossier intégrant la demande de défrichement dans le département de Seine-et-Marne déposé le 13 novembre 2015 ne sera pas instruit. La SGP vient de déposer, en date du 18 mai dernier, le dossier d'autorisation unique IOTA auprès de la DRIEE, guichet unique, qui intègre bien la demande de défrichement relative à la réalisation du projet sur le site de l'ouvrage 0603P (chemin de la Peau Grasse) sur la commune de Chelles (77) pour une surface de 5 460 m².

La complétude ayant été validée, voici les remarques que mes services peuvent émettre dans le cadre de la **recevabilité** de ce dossier (volet H du dossier), notamment sur :

- la validité du demandeur :

Dans le dossier de demande d'autorisation unique IOTA déposé, incluant le volet défrichement, il est joint l'acte de DUP et indiqué p. 34 que ce sont des parcelles privées (commune, conjoints privés, et AEV) et que "les parcelles concernées sont acquises par la Société du Grand Paris (en cours ou réalisées), et seront par la suite rétrocédées à l'Agence des Espaces Verts."

Or, en marge de la réunion du 7 juin dernier, lorsqu'il a été rappelé à la SGP que même si la qualité d'expropriant était prise en compte pour l'instruction d'un dossier, il convenait bien d'être en possession des terrains pour pouvoir réaliser le défrichement (voir FAQ Défrichement et DUP jointe), les représentants de la SGP ont alors indiqué à mes services ne vouloir faire aucune démarche d'acquisition de ces parcelles étant donné qu'elles ne sont concernées que par la phase travaux, et qu'elles seront à terme remises en état, et destinées à être acquises par l'AEV dans le cadre du PRIF sans échéance précise.

A ce stade, il nous semble cependant que le dossier apparaît recevable étant donné la DUP donnant « qualité d'expropriant » correspondant aux termes du R341-1 du code forestier. Toutefois, il appartient au porteur de projet de sécuriser juridiquement son dossier en amont des travaux, les travaux de défrichement ne pouvant être réalisés par la SGP que lorsqu'elle aura l'autorisation du propriétaire des terrains ou la pleine jouissance des biens expropriés. Un article spécifique de l'autorisation unique préfectorale mentionnera ce point. Ainsi, en cours d'instruction, nous demandons à la SGP de nous fournir les mandats des propriétaires les autorisant à déposer le dossier d'autorisation de défrichement et à réaliser les travaux de défrichement chez eux à l'échéance de mi 2017. Le mandat AEV ne devrait pas poser de problème. Par ailleurs, si la SGP avait du mal à obtenir le mandat sur les parcelles privées (commune et consorts privés), il sera bien indispensable pour eux de le savoir au plus tôt afin de mettre en œuvre effectivement la voie de l'expropriation (lancement de l'enquête parcellaire en vue d'obtenir une ordonnance d'expropriation).

- la nécessité de la reconnaissance de l'état boisé au titre du R341-4 du code forestier :

Au vu des pièces du dossier, mes services vous informent qu'il ne sera pas nécessaire de procéder à la reconnaissance de l'état boisé.

- les compensations au titre du défrichement :

Conformément aux dispositions de l'article L341-6 du Code forestier, repris par l'arrêté inter-préfectoral n° 2015222-0010 fixant les modalités de calcul des compensations liées aux autorisations de défrichement en Île-de-France, le défrichement projeté est soumis à compensation. Le projet portant sur la commune de CHELLES située dans l'agglomération centrale de la région Île-de-France en référence au SDRIF, un coefficient compensateur doit être précisé par mes services dans le cadre de l'instruction et ce coefficient doit être au minimum de 3. Pour ce projet, mes services établissent ce coefficient à 3,2.

La p. 74 du volet H indique que la compensation s'oriente notamment sur la mise en œuvre d'opérations d'enrichissement par plantations à proximité du fuseau d'étude des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue). J'invite la SGP à nous contacter pour préciser les secteurs envisagés ainsi que les modalités des travaux sylvicoles envisagés.

- les consultations :

Mes services demandent à ce que l'ONF soit consulté pour avis, car ces parcelles n'ont pas fait l'objet d'une décision relative au régime forestier.

En conclusion, le dossier est donc à ce stade **recevable** sur le volet défrichement, mais je vous invite à demander à la SGP de :

- compléter son dossier par les mandats des propriétaires autorisant à déposer la demande de défrichement et à réaliser les travaux de défrichement courant 2017,
- se rapprocher de mes services pour cadrer les compensations à apporter au titre du défrichement.
- solliciter l'avis de l'ONF sur les possibilités d'aménagement, d'exploitation régulière ou de reconstitution de ces bois.

Je reste à votre disposition pour toute demande complémentaire.

L'adjoint au directeur
départemental des territoires,



Laurent BEDU

Fiche n° 11	La qualité pour bénéficier de l'expropriation pour cause d'utilité publique	Le 11/09/2015
-------------	--	---------------

La demande de défrichement est faite par le propriétaire des terrains sur lesquels les opérations de défrichement sont projetées ou par son mandataire (article R. 341-1 CF). Ce dernier agit au nom et pour le compte du propriétaire, il est donc « *transparent* », seul le propriétaire est bénéficiaire de l'autorisation.

Néanmoins, des exceptions sont prévues, notamment pour les personnes ayant qualité pour bénéficier de l'expropriation. Cette procédure s'inscrit en effet dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique avec, *in fine*, l'intervention du juge de l'expropriation (juge civil).

1 – La déclaration d'utilité publique (DUP)

La DUP permet à l'Administration ou au maître d'ouvrage d'un projet de faire reconnaître l'utilité publique d'un projet d'aménagement ou de construction.

Cette reconnaissance d'utilité publique permet ensuite d'agir en vue de l'acquisition des terrains et de la réalisation de ces travaux. Elle ne permet donc pas d'obtenir des droits sur des terrains : elle ne permet ni de devenir propriétaire, ni d'avoir la jouissance des terrains. Elle permet néanmoins de mettre en œuvre la procédure d'expropriation devant le juge civil en vue d'acquérir les terrains.

La DUP ne vaut donc jamais autorisation de défrichement. Elle ne vaut pas plus décision de distraction des forêts relevant du régime forestier, le cas échéant. Ces actes administratifs restent distincts entre eux et suivent leur propre procédure.

2 – Le « bénéficiaire » de la DUP ou la personne ayant qualité pour bénéficier de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique

Les actes de DUP peuvent mentionner ou non la personne qui a en charge la réalisation du projet (généralement le maître d'ouvrage, c'est-à-dire la personne pour laquelle l'ouvrage est construit, ou l'opération est réalisée).

Sur un plan strictement juridique, une lecture extensive du code forestier permettrait de considérer que toute personne morale de droit public (de type Etat, collectivités et établissements publics) voire même certaines personnes morales de droit privé (exerçant des activités d'intérêt général) ont qualité pour bénéficier de l'expropriation pour cause d'UP. Ces personnes pourraient donc déposer des demandes de défrichement avant même l'obtention de la DUP.

Toutefois, pour des raisons de prudence et de sécurité juridique dans le déroulement des différentes phases des projets, tant pour le porteur de projet que pour les propriétaires des terrains, cette position ne saurait être retenue. Les demandes de défrichement doivent se faire après l'obtention de la DUP, en fournissant l'acte de DUP. Par ailleurs, « l'expropriant » s'expose au risque de faire courir les délais de validité de l'autorisation de défrichement (5 ans, article D. 341-7-1 CF) alors même qu'il n'est pas encore propriétaire des terrains ni même en possession de ces terrains (le risque est d'autant plus important en l'absence de DUP).

Par ailleurs, certains actes (récents) de DUP mentionnent explicitement la personne « bénéficiaire » de la DUP, c'est donc cette personne qui a qualité pour bénéficier de l'expropriation. D'autres ne

----- Message transféré -----

Sujet : Re: POUR RAPPEL - demande d'avis sur le dossier AU IOTA relatif au projet de création de la ligne 16 porté par la Société du Grand Paris
Date : Tue, 12 Jul 2016 15:10:27 +0200
De : Dorothée CHAOUI-DERIEUX (par AdER) <dorothee.derieux@culture.gouv.fr>
Répondre à : dorothee.derieux@culture.gouv.fr
Pour : MAYET Claire - DRIEE IF/SPE/CPPC <Claire.Mayet@developpement-durable.gouv.fr>

Madame,

Suite à votre mail du 24 mai dernier, et à votre courrier de saisine reçu le 30 mai, je vous confirme que les informations relatives au patrimoine archéologique présentées p. 452 et 453 dans le volet E3 (analyse des impacts) correspondent à nos prescriptions. Aucun complément n'est à effectuer de notre côté. Bien à vous,

Dorothée Chaoui-Derieux
Conservateur du patrimoine
DRAC Ile-de-France / Service régional de l'archéologie
47 rue Le Peletier - 75009 Paris
tel : 01 56 06 51 80
portable : 06 89 33 24 24

MAYET Claire - DRIEE IF/SPE/CPPC a écrit :

Bonjour,

Vous avez été sollicité le 24 mai 2016 (cf. mèl ci-dessous) pour avis sur le dossier cité en objet. Or, la date limite pour le retour des observations des services approche (délai de consultation de 45 jours).

Conformément au planning d'instruction validé lors de la réunion de lancement de l'instruction du dossier pilotée par la préfecture de Seine-Saint-Denis le 7 juin dernier, nous devons être en mesure de transmettre la demande de compléments intégrant tous les retours au plus tard la dernière semaine de juillet.

Afin de pouvoir tenir ce calendrier impératif, je vous remercie de me transmettre votre avis pour le **11 juillet 2016 au plus tard**. Si cette date limite vous pose problème, merci de me le signaler en retour afin de voir ce qu'il est possible de faire en matière de report de délai.

Je remercie les services qui m'ont déjà transmis leur contribution de ne pas tenir compte de ce message.

Je suis à votre disposition pour toute question ou précision sur ce dossier.

Cordialement,