

ENQUÊTE PUBLIQUE

Du lundi 20 mars 2017 au jeudi 20 avril 2017 inclus

Concernant la demande d'autorisation unique pour les Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) soumis à autorisation au titre de l'article L.214-3 du Code de l'Environnement (Loi sur l'eau), à la procédure de demande de dérogation à la protection des espèces protégées au titre de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement et à la procédure de demande d'autorisation de défrichement au titre de l'article L.341-3 du Code forestier concernant le projet de création de la ligne 16, 17 Sud, et 14 Nord, dite Ligne 16, du futur réseau de transport public du Grand Paris Express entre Saint-Denis Pleyel (93) et Noisy-Champs (93/77).



RAPPORT

1^{ère} Partie - Tome 1

PRÉSENTATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

LE RAPPORT D'ENQUÊTE COMPREND LES 3 PARTIES SUIVANTES
IMPRIMÉES DANS 3 TOMES DIFFÉRENTS

1^{ère} Partie – Tome 1

PRÉSENTATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

PRÉAMBULE
PRÉSENTATION DU PROJET
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

ANALYSE DES OBSERVATIONS
PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE

ANNEXES

2^{ème} Partie – Tome 2

RÉPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE
APPRÉCIATIONS DE LA COMMISSION SUR LES
RÉPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

3^{ème} Partie – Tome 3

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

SOMMAIRE

PRÉAMBULE.	7
A. RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE	15
1. GÉNÉRALITÉS	15
1.1. Objet de l'Enquête Publique.	15
1.2. Cadre juridique.	15
1.3. Présentation du projet.	17
1.4. Nature et caractéristiques du projet.	19
1.4.1. Présentation des acteurs : Société du Grand Paris, RATP, STIF.	19
1.4.2. Les objectifs.	21
1.4.3. Plan général et détaillé des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord.	22
1.4.4. Le réseau.	23
1.4.5. Les chiffres clés du réseau de transport du Grand Paris Express.	24
1.4.6. Le projet soumis à Enquête Publique.	24
1.4.7. Présentation synthétique du projet.	26
1.4.8. Autorisation au titre de la police de l'eau, en application de l'article L.214-3 du code de l'environnement, pour l'ensemble du projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du Grand Paris Express ;	30
1.4.9. Dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats, en application de l'article L.411-2 du code de l'environnement, pour l'ensemble du projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du Grand Paris Express ;	44
1.4.10. Autorisation de défrichement, en application de l'article L. 341-3 du code forestier, pour les ouvrages situés en zones boisées au sens du code forestier.	51
1.5. Présentation générale des ouvrages.	66
1.5.1. Le tunnel.	66
1.5.2. Les puits d'attaque et de sortie des tunneliers.	67
1.5.3. Les gares.	67
1.5.4. Les ouvrages annexes (puits de ventilation et d'accès secours).	69
1.5.5. Les ouvrages spéciaux (entonnement, débranchement et dévoiement).	71
1.5.6. Principes de gestion et quantité des déblais.	73
1.6. Composition du dossier mis à la disposition du public.	78
2. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	78
2.1. Désignation de la Commission d'Enquête.	78
2.2. Modalités de l'Enquête Publique.	78
2.2.1. Déroulement de l'Enquête Publique.	78
2.2.2. Incidents relevés au cours de l'Enquête Publique.	81
2.2.3. Clôture de l'Enquête Publique et modalités de transfert des dossiers et registres.	81
3. ANALYSE DES OBSERVATIONS.	82
3.1. Décompte des observations.	82
<i>Registre électronique</i>	82
<i>Registre Papier</i>	82
3.2. Procès Verbal de synthèse.	83
3.3 Grilles de synthèse des observations portées sur les registres :	83
LES ANNEXES:	figurent après la page 83

- Le Procès Verbal de synthèse constitué :
 - du courrier du président de la Commission d'Enquête,
 - des grilles de répartition des observations par thème des registres papier et des registres électroniques.
- L'Arrêté inter préfectoral n°2017-0294 du 1er février 2017.
- La décision n°E17000002/93 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montreuil, en date du 18 janvier 2017.

PRÉAMBULE.

L'Arrêté inter-préfectoral n°2017-0294 du 1^{er} février 2017 a prescrit l'organisation d'une Enquête publique relative à la demande d'autorisation unique pour les Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) soumis à autorisation au titre de l'article L.214-3 du Code de l'Environnement (Loi sur l'eau), à la procédure de demande de dérogation à la protection des espèces protégées au titre de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement et à la procédure de demande d'autorisation de défrichement au titre de l'article L.341-3 du Code forestier concernant le projet de création de la ligne 16, 17 Sud, et 14 Nord, dite Ligne 16, du futur réseau de transport public du Grand Paris Express entre Saint-Denis Pleyel (93) et Noisy-Champs (93/77).

L'article 1 de cet arrêté fixe la durée de l'Enquête Publique à 32 jours consécutifs, soit du lundi 20 mars 2017 au jeudi 20 avril 2017 inclus.

L'article 2 fixe le siège de l'Enquête Publique à la mairie de Saint-Denis, place du Caquet, 93200 Saint-Denis.

Le tribunal Administratif de Montreuil, en date du 18 janvier 2017, décision n°E17000002/93, a nommé la Commission d'Enquête :

Président : M. Francis VITEL.

Titulaires : Mme Brigitte BELLACICCO, Mme Mariama LESCURE, M. Michel LAGUT, M. Jean-Charles BAUVE.

Les Commissaires Enquêteurs ont reçu :

Aubervilliers :

Lundi 03/04 de 14 heures à 17 heures.

Lundi 10/04 de 14 heures à 17 heures.

Aulnay-sous-Bois :

Lundi 03/04 de 9 heures à 12 heures.

Lundi 10/04 de 9 heures à 12 heures.

Clichy-sous-Bois :

Lundi 10/04 de 9 heures à 12 heures.

Lundi 20/03 de 8 heures 30 à 11 heures 30.

Gournay-sur-Marne :

Vendredi 31/03 de 14 heures 30 à 17 heures 30.

Jeudi 20/04 de 14 heures 30 à 17 heures 30.

La Courneuve :

Mercredi 29/03 de 8 heures 45 à 11 heures 45.

Lundi 10/04 de 14 heures à 17 heures.

Le Blanc-Mesnil :

Lundi 27/03 de 9 heures à 12 heures.

Jeudi 20/04 14 heures 15 à 17 heures 15.

Le Bourget :

Lundi 20/03 de 8 heures 30 à 11 heures 30.

Samedi 08/04 de 8 heures 30 à 11 heures 30.

Livry-Gargan :

Mercredi 19/04 de 9 heures à 12 heures.

Mardi 21/03 de 14 heures 30 à 17 heures 30.

Montfermeil :

Lundi 27/03 de 9 heures à 12 heures.

Mardi 18/04 de 8 heures 30 à 11 heures 30.

Sevran :

Mercredi 22/03 de 8 heures 30 à 11 heures 30.

Mardi 11/04 de 9 heures à 12 heures.

Saint-Denis :

Samedi 25/03 de 9 heures à 12 heures.

Jeudi 30/03 de 9 heures à 12 heures.

Jeudi 20/04 de 9 heures à 12 heures.

Saint-Ouen :

Vendredi 24/03 de 9 heures à 12 heures.

Samedi 08/04 de 9 heures à 12 heures.

Jeudi 20/04 de 15 heures à 18 heures.

Champs-sur-Marne :

Mardi 28/03 de 8 heures 30 à 11 heures 30.

Mercredi 12/04 de 9 heures à 12 heures.

Chelles :

Lundi 20/03 de 14 heures 30 à 17 heures 30.

Vendredi 07/04 de 14 heures 30 à 17 heures 30.

Les membres titulaires de la Commission d'Enquête ont été choisis sur des listes d'aptitudes départementales révisées annuellement. Par ailleurs :

« Ne peuvent être désignées comme commissaires enquêteurs ou comme membres de la Commission d'enquête les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête. »

Cette disposition législative ainsi que la procédure de désignation par une autorité juridictionnelle garantissent l'indépendance totale de la Commission, à l'égard aussi bien de l'autorité organisatrice que de l'administration ou du public ainsi que sa parfaite neutralité.

S'agissant des aptitudes exigées des commissaires enquêteurs, la loi n'en fait pas mention se contentant de renvoyer à un décret d'établissement des listes d'aptitudes départementales aux fonctions de commissaire enquêteur.

La compétence et l'expérience des commissaires enquêteurs ne s'apprécient pas seulement au plan technique, mais aussi dans la qualité d'écoute, la connaissance des procédures administratives et dans celui du droit des enquêtes publiques. D'autres critères s'imposent également, à l'évidence, à savoir l'éthique et l'objectivité dont doit faire preuve tout commissaire enquêteur.

Il n'est pas nécessaire que le commissaire enquêteur soit un expert et s'il l'est, il ne doit en aucun cas se comporter en expert ni en professionnel ès-qualité. En effet l'expert est un auxiliaire de justice et son travail strictement défini par les magistrats est celui d'un spécialiste objectif. Le commissaire enquêteur n'a aucune borne à sa mission qui est d'apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête et il lui est demandé de peser, de manière objective le pour et le contre, puis de donner son avis personnel et motivé donc subjectif.

De même le commissaire enquêteur n'a pas à se comporter en juriste et il n'est pas de sa responsabilité de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent. Il n'est donc pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure suivie est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée.

La Commission s'est efforcée de travailler dans le strict respect des textes rappelés ci-dessus fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier, à partir des observations relevées dans les registres ou des courriers adressés au président de la Commission, tenant compte des divers entretiens conduits ou consultations opérées, après avoir souhaité recevoir et obtenu les commentaires et avis techniques des personnalités concernées sur les observations faites par le public, la Commission, après avoir longuement pesé les arguments, a rendu in-fine un avis motivé en toute conscience et en toute indépendance.

GLOSSAIRE DES SIGLES

AAC : Aire d'Alimentation de Captage
AAPPMA : Association Agréée pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique
ABF : Architecte des Bâtiments de France
ADES : Accès aux Données sur les Eaux Souterraines
AE : Autorité Environnementale
AEP : Alimentation en Eau Potable
AEV : Agence des Espaces Verts
AFTES : Association Française des Tunnels et de l'Espace Souterrain
AMVAP : Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine
ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR : Agence Parisienne de l'Urbanisme
ARS : Agence Régionale de Santé
As : Arsenic
BDNFF : Base de Données Nomenclaturale de la Flore et de la Faune
BHNS : Bus à Haut Niveau de Service
BRGM : Bureau de Recherches Géologiques et Minières
BSS : Banque de données du Sous-Sol (BRGM)
BT : Basse Tension
BTEX : Benzène, Toluène, Éthylbenzène et Xylènes (composés organiques aromatiques volatils)
CACM : Communauté d'Agglomération Clichy-Montfermeil
Cd: Cadmium
CDC : Caisse des Dépôts et Consignations
CDT : Contrat de Développement Territorial
CGDD : Commissariat Général au Développement Durable
CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
CIF : Courriers de l'Île-de-France
CLE : Commission Locale de l'Eau
CO : Monoxyde de carbone
COHV : Composés Organiques Halogénés Volatils
COPIL : Comité de Pilotage
COVNM : Composés Organiques Volatils Non Méthaniques
COS : Coefficient d'Occupation du Sol
CNPN : Conseil National pour la Protection de la Nature
CNTVB : Comité National Trame Verte et Bleue
CPCU : Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain
Cr : Chrome
CSP : Conseil Supérieur de la Pêche
Cu : Cuivre
CVC : Chauffage, Ventilation, Climatisation
dB : Décibel (Unité de mesure du niveau de bruit)
dB(A) : Décibel Pondéré (A)
DCE : Directive Cadre sur l'Eau
DCR : Débit de CRise
DCO : Demande Chimique en Oxygène
DDRM : Dossier Départemental des Risques Majeurs
DDT : Direction Départementale des Territoires
DEA : Direction Eau et Assainissement
DO: Directive Oiseaux

DOE : Débit d'Objectifs d'Étiage
DPU : Droit de Prémption Urbain
DOCOB : DOcument d'OBjectif
DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles
DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DRIEA : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement.
DRIEE : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie
EEE : Espèce Exotique Envahissante
ENS : Espace Naturel Sensible
EP : Eaux Pluviales
EPA : Établissement Public d'Aménagement
EPI : Équipement de Protection Individuelle
EPRI : Évaluation Préliminaire des Risques d'Inondation
ERC (démarche) : Eviter, Réduire, Compenser
ERP : Établissement Recevant du Public
EU : Eaux Usées
FSD : Formulaire Standard de Données
FDPPMA : Fédération Départementale pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique
GASL : Grille d'Analyse des Sensibilités Locales
GC : Génie Civil
GES: Gaz à Effet de Serre
GPE : Grand Paris Express
Ha : Hectare
HAP : Hydrocarbure Aromatique Polycyclique : micropolluants organiques produits par la combustion de la matière organique (usines métallurgiques, combustion de bois, huiles, cigarette, produits pétroliers...)
HCT : HydroCarbures Totaux
Hg : Mercure
HTA : Tension comprise entre 1 000 et 50 000 Volts
HTB : Tension comprise entre 50 000 et 130 000 Volts
IAU IdF : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région d'Île-de-France
IBD : Indice Biologique Diatomées
IBGN : Indice Biologique Global Normalisé
ICPE: Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
Ifen : Institut français de l'environnement
IFN : Inventaire Forestier National
IGC : Inspection Générale des Carrières
IGH : Immeuble de Grande Hauteur
INRAP : Institut National de Recherches Archéologiques Préventives
INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques
IPA : Indice Ponctuel d'Abondance
ISDD : Installation de Stockage de Déchets Dangereux
ISDI : Installation de Stockage de Déchets Inertes
ISDI+ : Installation de Stockage de Déchets Inertes Négociée
ISDND : Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux
Km : Kilomètre
Laeq (1h) : Valeur moyenne de l'énergie acoustique, c'est à dire la « dose de bruit » sur un temps donné, ici sur 1 heure
m : Mètre

ml : Mètre linéaire
MES : Matières En Suspension
MOS : Mode d'Occupation du Sol
NGF : Nivellement Général Français
Ni : Nickel
NOx : Oxydes d'azote
NQE : Normes de Qualité Environnementale
NQU : Nouveau Quartier Urbain
OIN : Opération d'Intérêt National
ONEMA : Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques
ONZH : Observatoire National des Zones Humides
PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PADOG : Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale.
PAE : Plan d'Assurance Environnement
PAGD : Plan d'Aménagement et de Gestion Durable
Pb : Plomb
PCB : PolyChloroBiphényles
PEL : Premiers Effets Létaux
PGRI : Plan de Gestion des Risques d'Inondation
pH : Potentiel Hydrogène
PHEC : Plus Hautes Eaux Connues
PHEN : Plus Hautes Eaux Navigables
PLH : Programme Local de l'Habitat
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PM10 : Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres
PME : Plan de Management Environnemental
PN : Protection Nationale
PNA : Plan National d'Actions
PNB : Point Noir Bruit
POS : Plan d'Occupation des Sols
PPA : Périmètre de Protection Adapté
PPM : Périmètre de Protection Modifié
PPRn : Plan de Prévention des Risques Naturels
PPRI : Plan de Prévention des Risques d'Inondation
PPRL : Plan de Prévention des Risques Littoraux
PPRT : Plan de Prévention des Risques Technologiques
PRE : Plan de Respect de l'Environnement
PRIF : Périmètre Régional d'Intervention Foncière
PRQA : Plan Régional pour la Qualité de l'Air
PRU : Projet de Rénovation Urbaine
PSS : Plan des Surfaces Submersibles
RACC : Raccordement
RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens
RFF : Réseau Ferré de France
RTPGP : Réseau de transport public du Grand Paris
RNN : Réserve Naturelle Nationale
RNR : Réserve Naturelle Régionale
RNT : Résumé Non Technique
RPG : Registre Parcellaire Graphique

SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SCAP : Stratégie de Création d'Aires Protégées
SCOT : Schéma de COhérence Territoriale
SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAU RP : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne
SDRIF : Schéma Directeur de la Région Île-de-France
SDED : Schéma Directeur d'Évacuation des Déblais
SEDIF : Syndicat des Eaux D'Ile de France
SEM : Société d'Économie Mixte
SGP : Société du Grand Paris
SIAAP : Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne
SIC : Site d'Importance Communautaire (site du réseau Natura 2000)
SMI – SMR : Site de Maintenance des Installations – Site de Maintenance et de Remisage
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer français
SO2 : Dioxyde de Soufre
SOPAE : Schéma d'Organisation du Plan d'Assurance Environnement
SRCE : Schéma Régional de Cohérence Écologique
STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TA : Taxe d'Aménagement
TDENS : Taxe Départementale des Espaces Naturels Sensibles
Tep : Tonne équivalent pétrole
TIC : Technologies de l'Information et de la Communication
TIM : Territoires d'Intérêt Métropolitains
TMHA : Trafics Moyens Horaires Annuels
TMJA : Trafics Moyens Journaliers Annuels
Tracé de référence : tracé des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue) déclarées d'utilité publique le 28/12/2015
TRI : Territoire à Risque important d'Inondation
TVB : Trame Verte et Bleue
UFR : Utilisateur de Fauteuil Roulant
VRD : Voiries et Réseaux Divers
ZAC : Zone d'Aménagement Concerté
ZAD : Zones d'Aménagement Différé
ZAE : Zone d'Activité Économique
ZIG : Zone d'Influence Géotechnique
Zn : Zinc
ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique
ZPS : Zone de Protection Spéciale (site du réseau Natura 2000)
ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain ou Paysager
ZSC : Zone Spéciale de Conservation (site du réseau Natura 2000)
ZUS : Zone Urbaine Sensible

A. RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

1. GÉNÉRALITÉS

1.1. Objet de l'Enquête Publique.

Enquête publique relative à la demande d'autorisation unique pour les Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) soumis à autorisation au titre de l'article L.214-3 du Code de l'Environnement (Loi sur l'eau), à la procédure de demande de dérogation à la protection des espèces protégées au titre de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement et à la procédure de demande d'autorisation de défrichement au titre de l'article L.341-3 du Code forestier concernant le projet de création de la ligne 16, 17 Sud, et 14 Nord, dite Ligne 16, du futur réseau de transport public du Grand Paris Express entre Saint-Denis Pleyel (93) et Noisy-Champs (93/77).

1.2. Cadre juridique.

Le Code de l'Environnement, notamment ses articles L.122-1, L.123-1 et suivants, L.411-2, R.123-1 à R.123-27, L.214-1 et suivants, R.214-1 et suivants.

Le Code forestier, notamment l'article L.341-3.

L'Ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) soumis à autorisation au titre de l'article L.214-3 du Code de l'Environnement.

L'Ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.

Le Décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

Le Décret n°2014-751 du 1^{er} juillet 2014 d'application de l'Ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014.

Le Décret n°2015-1791 du 28 décembre 2015 déclarant d'Utilité Publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation des tronçons de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris entre Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

L'Arrêté Ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'Enquête Publique mentionné à l'article R.123-11 du Code de l'Environnement.

L'Arrêté du 1^{er} décembre 2015 du Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris, portant approbation du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie.

L'Arrêté du 7 décembre 2015 du Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris, Préfet coordonnateur du bassin Seine-Normandie, portant approbation du Plan de gestion des risques d'inondation du bassin Seine-Normandie.

La demande d'autorisation unique présentée par la Société du Grand Paris (SGP), réceptionnée le 18 mai 2016 par le guichet unique du service police de l'eau de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France (DRIEE-IF/SPE), enregistrée sous le numéro 75-2016-00119, concernant la création de la ligne 16 du futur réseau de transport public du Grand Paris Express entre Saint-Denis Pleyel (93) et Noisy-Champs (93/77).

Le périmètre du projet précité couvrant les communes de Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, La Courneuve, Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Gournay-sur-Marne dans le département de Seine-Saint-Denis et de Chelles et Champs-sur-Marne dans le département de Seine-et-Marne.

La lettre du 22 juin 2016 du Préfet de la Seine-Saint-Denis proposant au Préfet de Seine-et-Marne d'assurer la coordination de l'Enquête Publique concernant la demande d'autorisation unique IOTA dans le cadre du projet susvisé, conformément à l'article R.214-41 du Code de l'Environnement.

Les demandes de compléments sur la régularité du dossier adressées au pétitionnaire le 29 juillet 2016 et le 12 septembre 2016 par le service instructeur en charge de la police de l'eau à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France (DRIEE-IF/SPE).

L'Arrêté interpréfectoral n°2016-3907 du 17 novembre 2016 relatif à la prorogation du délai d'instruction du dossier d'autorisation unique au titre du Code de l'Environnement et du Code Forestier relatif à la création et à l'exploitation de la ligne 16, de la ligne 17 Sud (Rouge) et de la ligne 14 Nord (Bleue), dite ligne 16 du réseau du Grand Paris Express entre Saint-Denis Pleyel (93) et Noisy-Champs (93/77).

L'Avis n°2016-92 du 7 décembre 2016 de l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD).

Le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale précitée adressé par la SGP au service police de l'eau de la DRIEE-IF le 30 décembre 2016.

L'Avis du 12 décembre 2016 du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).

Le courrier du 4 janvier 2017 du service police de l'eau de la DRIEE-IF déclarant le dossier recevable et proposant l'ouverture de l'Enquête Publique relative au projet de création de la ligne 16 du Grand Paris Express entre Saint-Denis Pleyel (93) et Noisy-Champs (93/77).

L'Arrêté inter préfectoral n°2017-0294 du 1^{er} février 2017 prescrivant l'organisation d'une Enquête Publique relative à la demande d'autorisation unique pour les Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) soumis à autorisation au titre de l'article L.214-3 du Code de l'Environnement (Loi sur l'eau), à la procédure de demande de dérogation à la protection des espèces protégées au titre de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement et à la procédure de demande d'autorisation de défrichement au titre de l'article L.341-3 du Code forestier concernant le projet de création de la ligne 16, 17 Sud, et 14 Nord, dite Ligne 16, du futur réseau de transport public du Grand Paris Express entre Saint-Denis Pleyel (93) et Noisy-Champs (93/77).

La décision n°E17000002/93 du 18 janvier 2017 du Tribunal Administratif de Montreuil portant désignation des membres de la Commission d'Enquête chargée de procéder à l'Enquête Publique.

1.3. Présentation du projet.

Le présent dossier porte sur **la demande d'autorisation unique** pour les installations, ouvrages, travaux et activités des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue) du métro automatique du Grand Paris Express, ci-après dénommées lignes 16, 17 Sud et 14 Nord, soumis à autorisation au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement.

L'autorisation unique : une simplification des procédures environnementales :

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

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

Cette expérimentation poursuit plusieurs objectifs :

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

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

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

Cette expérimentation s'inscrit dans le programme de simplification des démarches administratives et des normes législatives et réglementaires du comité interministériel pour la modernisation de l'administration publique (CIMAP) et également dans la feuille de route gouvernementale de modernisation du droit de l'environnement, à l'initiative du ministère de l'Écologie.

Initialement mise en œuvre pour les projets d'autorisation IOTA intégralement situés dans les régions Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes, l'expérimentation a été étendue à la totalité du territoire, par la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition

énergétique pour la croissance verte qui a modifié à cet effet l'ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014, tout en la ratifiant.

Cette expérimentation est conduite pour une durée de trois ans depuis la promulgation de la loi, soit le 17 août 2015. L'expérimentation pourra également être pérennisée par ordonnance, en vertu de la loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

L'expérimentation de l'autorisation unique repose sur les textes suivants :

- Ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L.214-31 du code de l'environnement, avec notamment les articles 1 et 2 relevant des dispositions générales :

« Article 1 :

I. - À titre expérimental et pour une durée de trois ans, sont soumis aux dispositions du présent titre les projets soumis à l'autorisation prévue à l'article L. 214-3 du code de l'environnement. (...)

Article 2 :

I. – Les projets mentionnés à l'article 1er sont autorisés par arrêté préfectoral, dénommé « Autorisation unique » dans la présente ordonnance.

II. – Cette autorisation unique vaut :

1° Autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, y compris pour l'autorisation de prélèvement d'eau pour l'irrigation délivrée à un organisme unique en application du 6° du II de l'article L. 211-3 du même code ;

2° Autorisation spéciale au titre des réserves naturelles nationales, relevant des dispositions des articles L. 332-6 et L. 332-9 du code de l'environnement, sauf pour les constructions et travaux mentionnés aux articles L. 421-1 à L. 421-4 du code de l'urbanisme pour lesquels le permis de construire, le permis d'aménager, le permis de démolir ou la décision prise sur la déclaration préalable tient lieu de l'autorisation spéciale prévue par les articles L. 332-6 et L. 332-9 du code de l'environnement ;

3° Autorisation au titre des sites classés ou en instance de classement, relevant des dispositions des articles L. 341-7 et L. 341-10 du code de l'environnement, sauf pour les constructions et travaux mentionnés aux articles L. 421-1 à L. 421-4 du code de l'urbanisme pour lesquels le permis de construire, le permis d'aménager, le permis de démolir ou la décision prise sur la déclaration préalable ne peut intervenir qu'avec l'accord exprès prévu par les articles L. 341-7 et L. 341-10 du code de l'environnement ;

4° Autorisation de défrichement au titre des articles L. 214-13 et L. 341-3 du code forestier;

5° Dérogation au titre du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

Cette autorisation unique tient également lieu des autorisations ou dérogations mentionnées aux alinéas précédents pour l'application des autres législations lorsqu'elles sont requises à ce titre.

L'article L. 414-4 du code de l'environnement est applicable aux projets faisant l'objet d'une autorisation unique en application du présent titre. (...) »

- Décret n°2014-751 du 1er juillet 2014 d'application de l'ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations,

ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement :

« Article 1 :

L'autorisation unique prévue à l'article 2 de l'ordonnance du 12 juin 2014 susvisée est instruite et délivrée dans les conditions prévues par les dispositions réglementaires du chapitre IV du titre Ier du livre II du code de l'environnement, sous réserve des dispositions du présent décret.

Article 2 :

I. - L'autorisation unique est délivrée par le préfet du département où est située l'installation, l'ouvrage, le travail ou l'activité.

II. - Cette autorisation est délivrée par arrêté conjoint des préfets des départements concernés lorsque l'installation, l'ouvrage, le travail ou l'activité est située sur le territoire de plusieurs départements. »

Les procédures visées par l'autorisation unique sollicitée sont les suivantes :

- **Autorisation au titre de la police de l'eau**, en application de l'article L.214-3 du code de l'environnement, pour l'ensemble du projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du Grand Paris Express ;
- **Dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats**, en application de l'article L.411-2 du code de l'environnement, pour l'ensemble du projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du Grand Paris Express ;
- **Autorisation de défrichement**, en application de l'article L. 341-3 du code forestier, pour les ouvrages situés en zones boisées au sens du code forestier.

1.4. Nature et caractéristiques du projet.

1.4.1. Présentation des acteurs : Société du Grand Paris, RATP, STIF.

Le maître d'ouvrage du projet.

Le maître d'ouvrage est la personne, morale ou physique, pour le compte de laquelle est réalisé un projet. En vertu de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la **Société du Grand Paris (SGP)** est le maître d'ouvrage du projet faisant l'objet du présent dossier.

Cet établissement public de l'État à caractère industriel et commercial a été créé par l'article 7 de ladite loi. La Société du Grand Paris a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation. Celle-ci comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures.

Les infrastructures correspondant au réseau de transport public du Grand Paris définissent le périmètre du programme dont la maîtrise d'ouvrage est confiée à la Société du Grand Paris par la loi relative au Grand Paris. Dans le cadre du programme du réseau Grand Paris Express, la Société du Grand Paris travaille en étroite collaboration avec le **Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)**.

L'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France.

Le STIF est l'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France. À ce titre, il est chargé d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics de voyageurs de la région. Ses principales prérogatives sont les suivantes :

- Création des conditions générales d'exploitation, création des titres de transport et fixation de leurs tarifs ;
- Définition de l'offre de transport et du niveau de qualité des services dans le cadre de contrats signés avec les transporteurs;
- Coordination de la modernisation du système de transports publics francilien et cofinancement de la modernisation ou la création d'équipements nécessaires à l'amélioration de la qualité de service ;
- Évaluation et révision du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF).

Une coordination entre le STIF et la Société du Grand Paris s'avère nécessaire à plusieurs titres :

- Le réseau de transport public du Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, est conçu comme étant en connexion avec le reste du réseau de transport public (existant ou futur), dont le STIF a la responsabilité ;
- L'exploitation des lignes, ouvrages et installations conçus et réalisés par la Société du Grand Paris sera effectuée sous la responsabilité du STIF, qui en désignera les exploitants ;
- Après avoir été acquis par la Société du Grand Paris, le matériel roulant sera transféré en pleine propriété au STIF qui le mettra à la disposition des exploitants.

Ainsi, la Société du Grand Paris et le STIF sont associés dans la mise en œuvre du Grand Paris Express afin que ces nouveaux transports collectifs structurants soient parfaitement articulés aux autres modes de transport, selon les principes généraux suivants :

- Les deux entités s'accordent sur les modalités d'information réciproque de leurs projets au travers d'instances de coordination régulières et transversales ;
- Le STIF participe aux différents comités de pilotage locaux mis en place à l'initiative de la Société du Grand Paris ;
- Des travaux partenariaux sont menés entre la Société du Grand Paris et le STIF sur tous les sujets nécessitant une validation ou préparant une décision future, de la part de l'autorité organisatrice ; en particulier, le STIF est étroitement associé à la définition du service en gare et en ligne ;
- Conformément à l'article 15 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, modifié par l'article 21 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, le STIF est associé à l'élaboration de l'ensemble des documents établis par la Société du Grand Paris pour la réalisation des opérations d'investissement concernant la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, qui lui sont soumis pour approbation

préalable, jusqu'à la décision de la Société du Grand Paris d'engager les travaux.

Exploitation et gestion de l'infrastructure composant le réseau de transport public du Grand Paris.

La **RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens)** est un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial exploitant une partie des réseaux de transports publics d'Île-de-France. En particulier, la RATP est exploitante jusqu'en 2039 des lignes actuelles du métropolitain. La RATP assurera ainsi l'exploitation de la ligne 14 prolongée au nord à Saint-Denis-Pleyel et au sud à l'aéroport d'Orly dans le cadre du Grand Paris Express.

Par ailleurs, la RATP exerce, conjointement avec le STIF, la maîtrise d'ouvrage du prolongement de la ligne 14, compris entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, en application de l'article L.1241-4 du code des transports.

Enfin, conformément à l'article L.2142-3 du code des transports, la RATP est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau ; à ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes. En application de l'article 20 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, la RATP sera également gestionnaire de l'infrastructure composant le réseau de transport public du Grand Paris.

Le STIF et la RATP sont co-maîtres d'ouvrage du prolongement de la ligne 14 entre les gares « Saint-Lazare » et « Mairie de Saint-Ouen ».

1.4.2. Les objectifs.

Les objectifs du programme du Grand Paris Express sont les suivants :

- Création de liaisons nouvelles banlieue – banlieue ;
- Desserte rapide en gardant le principe d'un nombre limité de gares ;
- Interconnexion forte avec les lignes existantes, quel que soit le mode de transport collectif.

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

- **Favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale** en désenclavant les secteurs de l'est de la Seine-Saint-Denis qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en leur offrant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- **Encourager et renforcer la dynamique de développement et d'aménagement actuellement à l'œuvre sur l'ensemble du territoire traversé**, de la Cité Descartes à la Plaine Saint-Denis ;
- **Présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue**, aussi bien pour les trajets internes au territoire directement desservi par le nouveau métro automatique que pour les trajets

ayant pour origine ou pour destination la grande couronne, grâce au maillage avec les radiales ferroviaires RER et Transilien : la ligne 16 offre ainsi un accès vers les pôles de Saint-Denis, du Bourget ou encore de la Cité Descartes aux voyageurs en provenance de la Seine-et-Marne et du Val d'Oise ;

- **Poursuivre l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération**, en s'inscrivant dans le prolongement de la liaison de rocade assurée par la ligne 15 au sud de Paris ;
- **Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux**, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

1.4.3. Plan général et détaillé des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord.

La carte page suivante présente le projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord dans sa globalité :

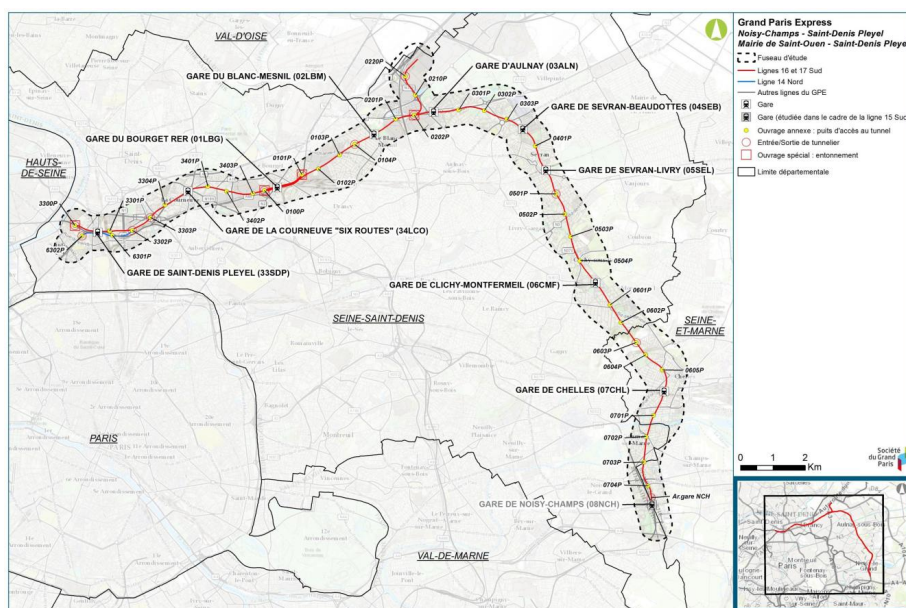
- **Tracé de référence**, prévu par le plan général des travaux annexé au décret n° 2015- 1791 du 28 décembre 2015 déclarant d'utilité publique les travaux de réalisation des lignes 16, 17 sud et 14 nord, avec ses 9 gares et 36 puits d'accès secours, dont 23 de ventilation ;
- **Fuseau d'étude**, d'environ 500 m de large de part de d'autre du tracé de référence, au sein duquel l'analyse du projet a été réalisée pour la plupart des composantes localisées de l'environnement ; il recoupe 14 communes retenues pour l'analyse de l'état initial de l'environnement et des impacts du projet ;
- **zone d'étude**, correspondant à une échelle d'analyse régionale, sans limites précises, qui permet d'appréhender les composantes de l'environnement sur un périmètre élargi ou pour l'ensemble du réseau du Grand Paris Express ; dans le cadrage cartographique en page suivante, elle recoupe trois départements :
 - o La Seine-Saint-Denis ;
 - o La Seine-et-Marne ;
 - o Le Val d'Oise.

Le projet est présenté ensuite de façon plus précise, sous forme de cinq planches cartographiques ou « secteurs » :

- Secteur Noisy-Champs / Chelles ;
- Secteur Chelles / Clichy-Montfermeil ;
- Secteur Sevrans-Livry / Sevrans-Beaudottes ;
- Secteur Aulnay / Le Bourget RER ;
- Secteur La Courneuve « Six Routes » / Saint-Denis Pleyel.

Le plan distingue :

- Le tracé de référence prévu par le plan général des travaux annexé au décret n° 2015- 1791 du 28 décembre 2015 déclarant d'utilité publique les travaux de réalisation des lignes 16, 17 sud et 14 nord ;
- Les 9 gares ;
- Les 36 puits d'accès secours, dont 23 puits ayant aussi une fonction de ventilation du tunnel ;
- Les 4 ouvrages spéciaux appelés entonnements ;
- Les puits permettant les entrées et sorties des tunneliers utilisés pour les travaux de creusement du tunnel.



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

1.4.4. Le réseau.

Le réseau Grand Paris Express du Nouveau Grand Paris est constitué de trois ensembles de projets interconnectés aux lignes existantes :

- La ligne 15 : ligne de rocade proche de Paris (métro de grande capacité) qui assure la désaturation des réseaux de transport existants en zone urbaine dense ;
- Les lignes 16, 17 et 18 : lignes de métro à capacité adaptée qui desservent des territoires en développement (est de la Seine-Saint-Denis, Grand Roissy, sud-ouest francilien) ;
- Les lignes 14 et 11 : prolongement de lignes de métro existantes pour améliorer les interconnexions et décharger d'autres lignes de métro (ligne 13 en particulier) :
 - o La ligne 14 est prolongée au nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel, et au sud jusqu'à l'Aéroport d'Orly.

o La ligne 11 est prolongée à l'est jusqu'à Noisy-Champs (le principe consistant à assurer la liaison entre Rosny Bois-Perrier et Noisy-Champs par le prolongement de la ligne 11 a été retenu par le Gouvernement, le 6 mars 2013, lors de la présentation du « Nouveau Grand Paris »).

1.4.5. Les chiffres clés du réseau de transport du Grand Paris Express.

À l'horizon de réalisation de l'ensemble des liaisons figurant au schéma d'ensemble, le réseau sera constitué :

- De 200 km de lignes de métro automatique ;
- De 68 nouvelles gares reliant les pôles du Grand Paris, les 3 aéroports et les gares TGV ;
- De plus de 2 millions de voyageurs journaliers.

1.4.6. Le projet soumis à Enquête Publique.

Le projet objet de cette Enquête Publique concerne la réalisation des lignes de métro 16, 17 Sud et 14 Nord du réseau de transport public du Grand Paris Express :

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

Pour ce tronçon Noisy-Champs - Saint-Denis-Pleyel, les activités de maintenance des matériels roulants, des infrastructures et des systèmes d'exploitation des lignes 16 et 17 sont assurées par un site dédié, dont l'implantation est en cours d'étude à Aulnay-sous-Bois. Le plan des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord au chapitre 5.2 suivant présente la voie d'accès à ce site, dit « SMI-SMR » d'une longueur d'environ 2 km, à proximité de la future gare d'Aulnay-sous-Bois.

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

Ce projet de métro souterrain, d'une longueur de 29,1 km, relie la commune de Saint-Denis, en Seine-Saint-Denis à Noisy-Champs (gare non incluse dans le présent projet) dans le département de la Seine-et-Marne. Le projet est donc entièrement souterrain, à l'exception des émergences constituées par les 9 gares et les divers ouvrages annexes de ventilation et d'accès secours.



Lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue) du réseau de transport public du Grand Paris
Express

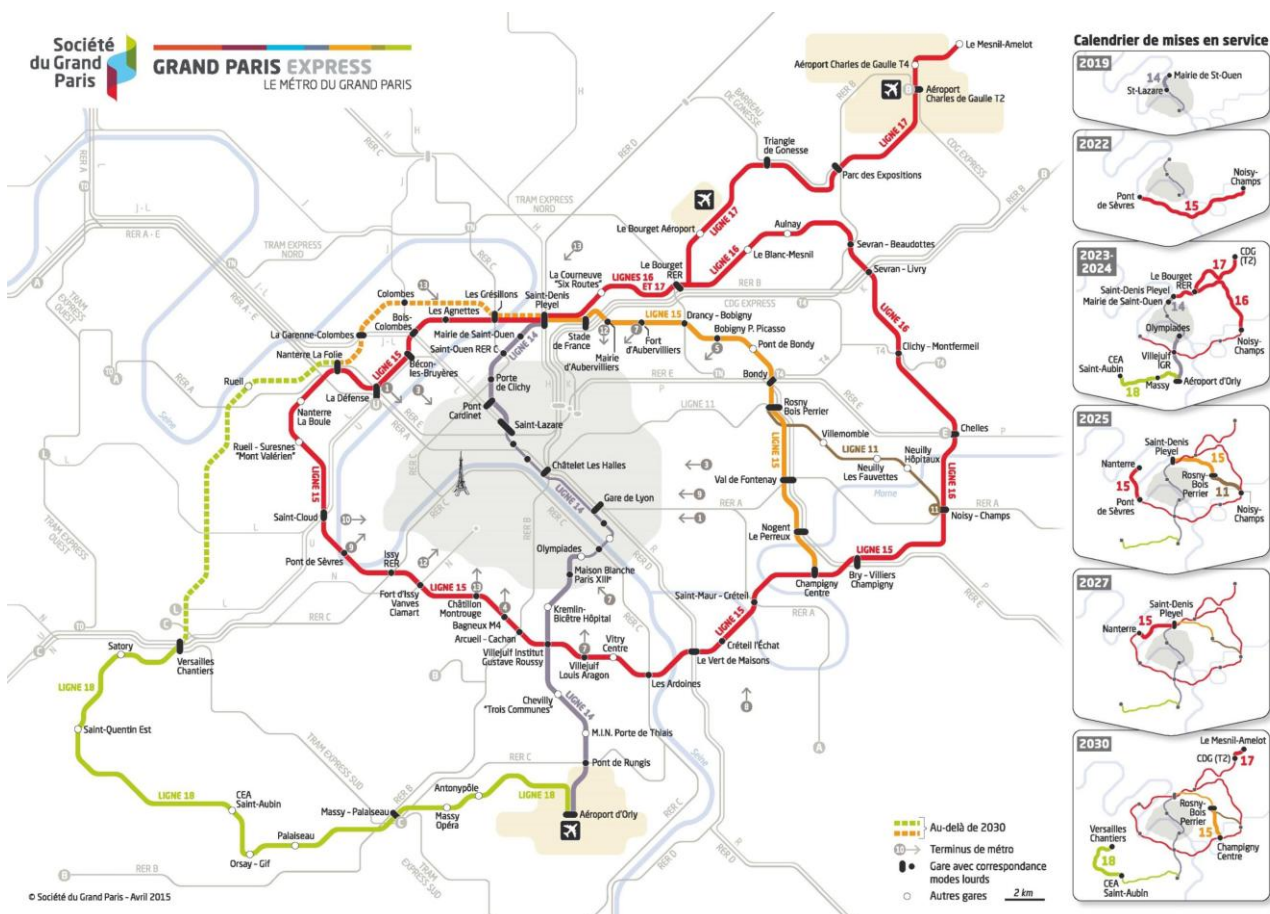


Schéma d'ensemble du Grand Paris et horizons de mise en service suite aux annonces du Premier Ministre le 6 mars 2013 (SGP, 2015).

Le tracé du projet est intégralement souterrain. Seules les émergences des futures gares et des ouvrages d'accès au tunnel et/ou de ventilation sont aériens. La circulation souterraine du métro favorise une intégration discrète dans le paysage existant et sans nuisance sonore pour les riverains.

Le tunnel du réseau de métro du Grand Paris sera creusé à une profondeur de 30 m en moyenne. Le volume de déblais généré par la réalisation du projet (creusement du tunnel et des parties souterraines des ouvrages) est évalué à 4 060 000 m³.

Le tracé est composé de trois parties (cf. schéma de lignes ci-après) : la ligne 16 représentée en rouge, la section commune aux lignes 16 et 17 représentée en rouge foncé et la ligne 14 représentée en bleu.

Les zones de raccordement aux gares de Noisy-Champs et Mairie-de-Saint-Ouen, gares réalisées antérieurement au projet, sont représentées en gris.

Les différentes lignes du tracé présentent les caractéristiques suivantes :

- Ligne 16 (rouge) :

Le tracé retenu se développe sur près de 21,3 km d'infrastructures en ligne entre l'arrière gare de la gare « Le Bourget RER » et le nord de la tranchée couverte de l'arrière gare de la gare « Noisy-Champs ».

Le tracé comporte 9 gares et 26 puits d'accès pour les secours et/ou ventilation.

- Section commune Ligne 16 / Ligne 17 (rouge foncé) :

Cette section s'étend sur environ 6,1 km entre l'arrière gare de Saint-Denis-Pleyel et l'entrée dans la gare du Bourget RER, intégrée à la section précédente.

Cette section comporte 7 puits d'accès secours et/ou ventilation.

- Ligne 14 (bleue) :

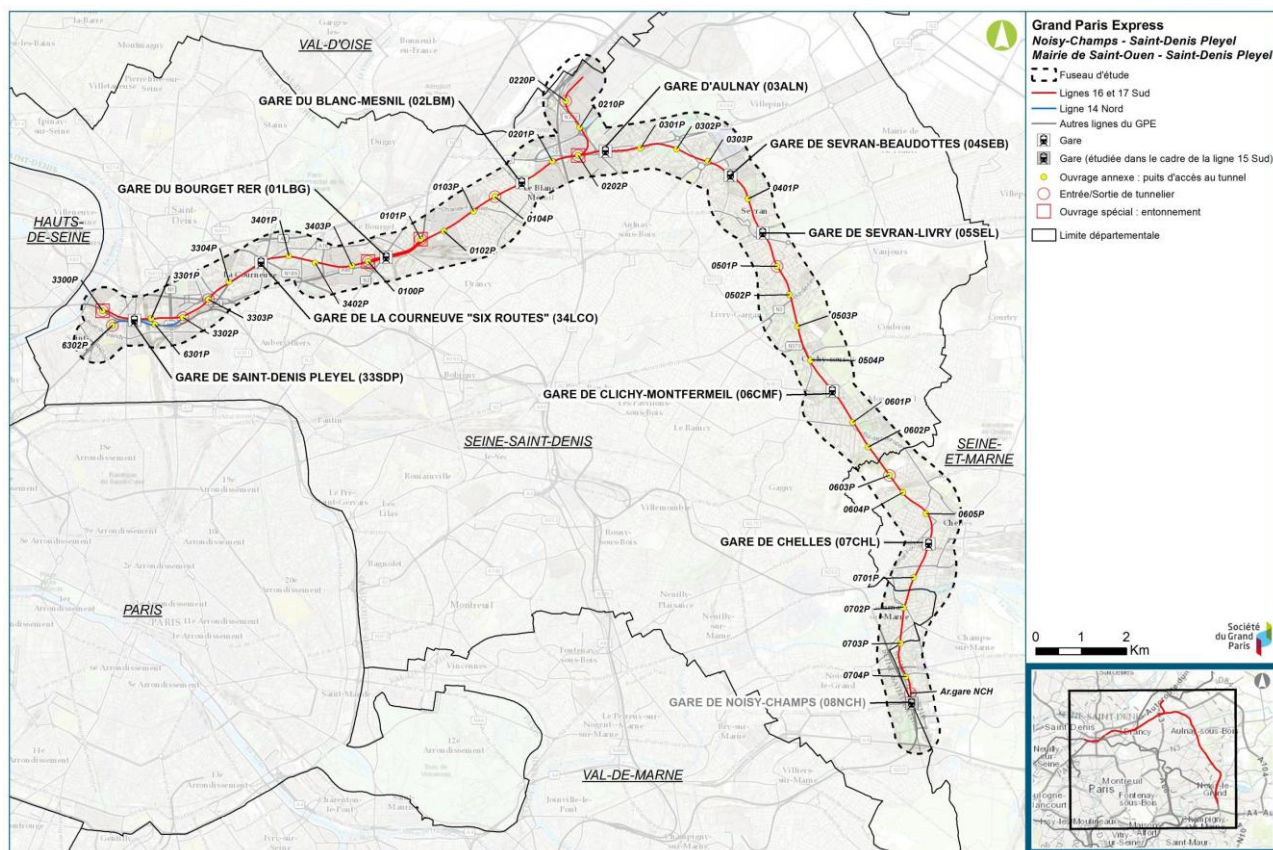
Le tracé retenu est très court : il se développe sur 1,7 km de tunnel entre l'arrière-gare de Mairie de Saint-Ouen et l'arrière gare de Saint-Denis-Pleyel spécifique à la ligne 14.

Le tracé comporte trois puits d'accès secours et/ou ventilation.

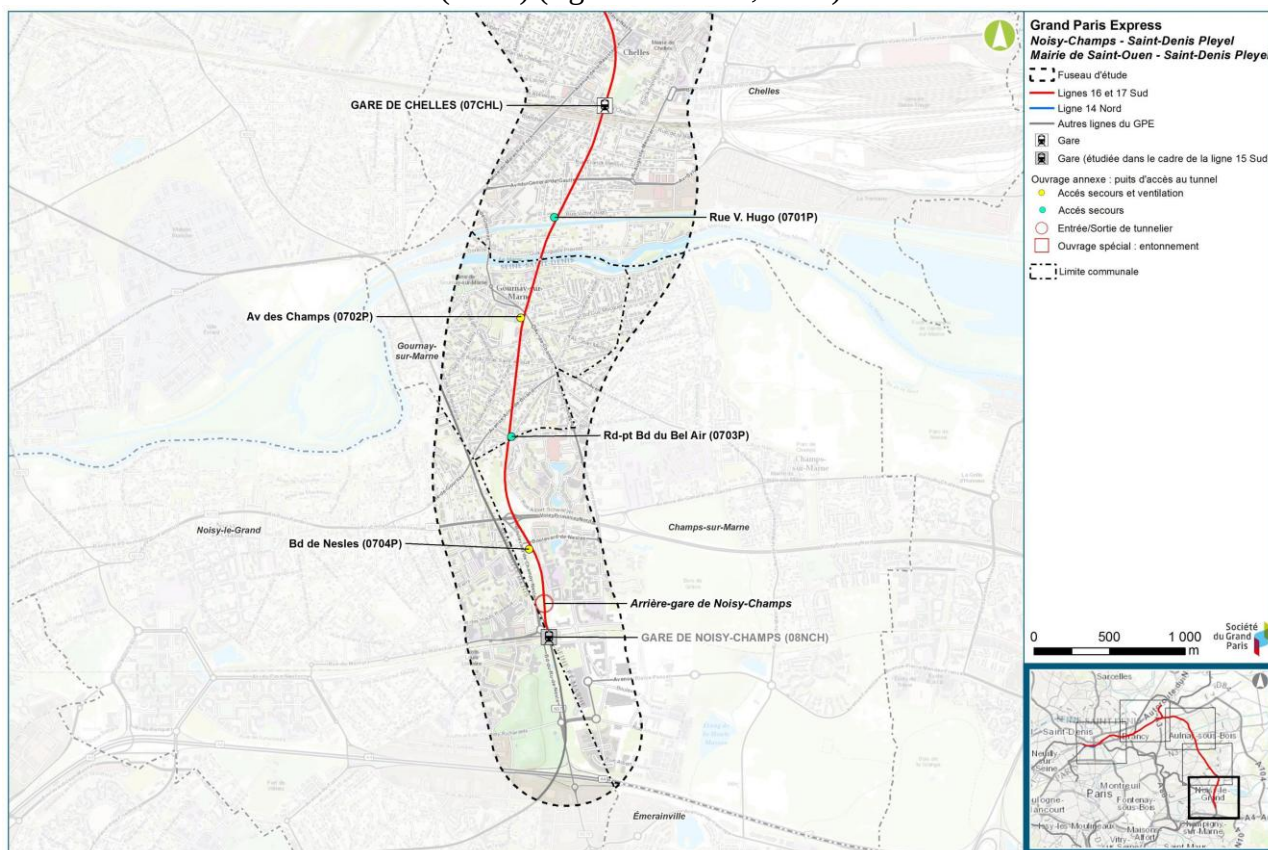


Récapitulatif schématique du tracé retenu et distances intergares.

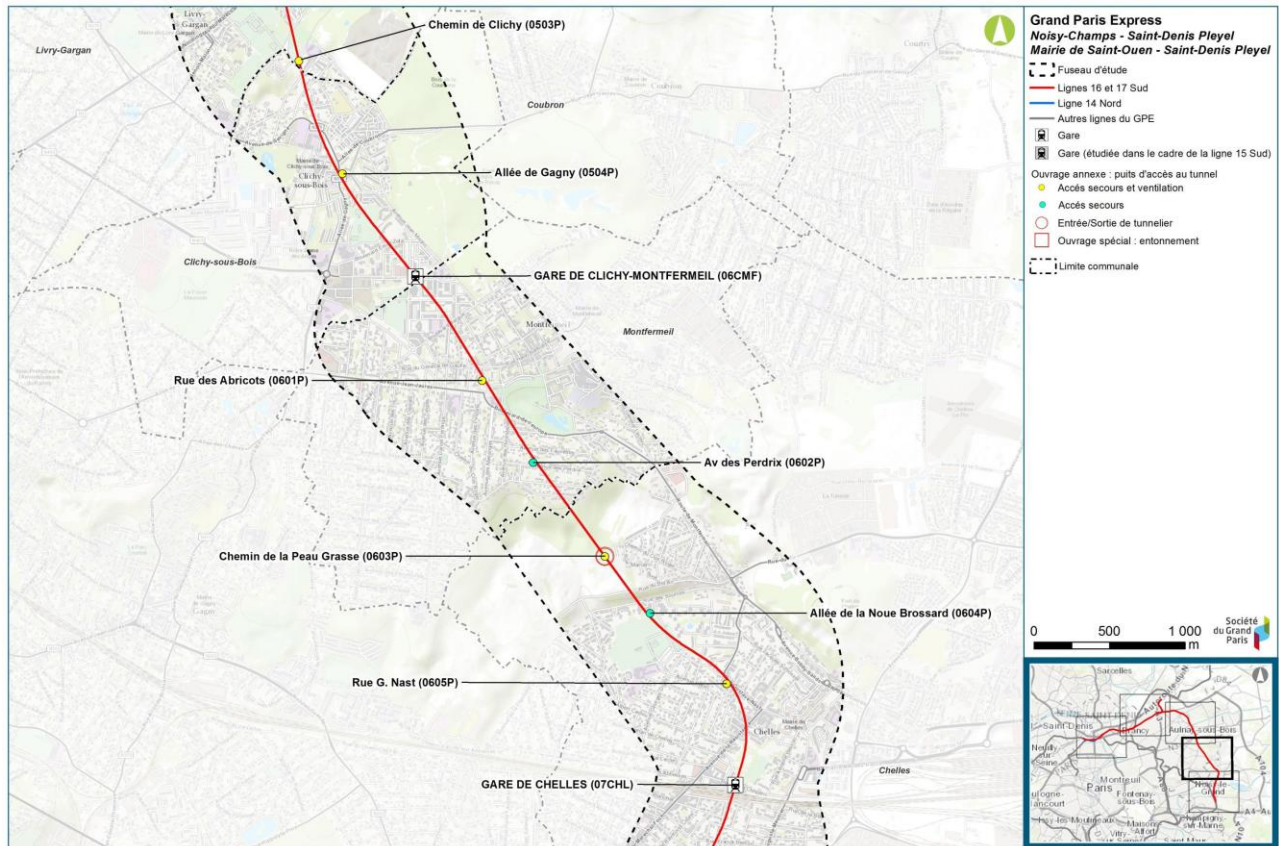
1.4.7. Présentation synthétique du projet.



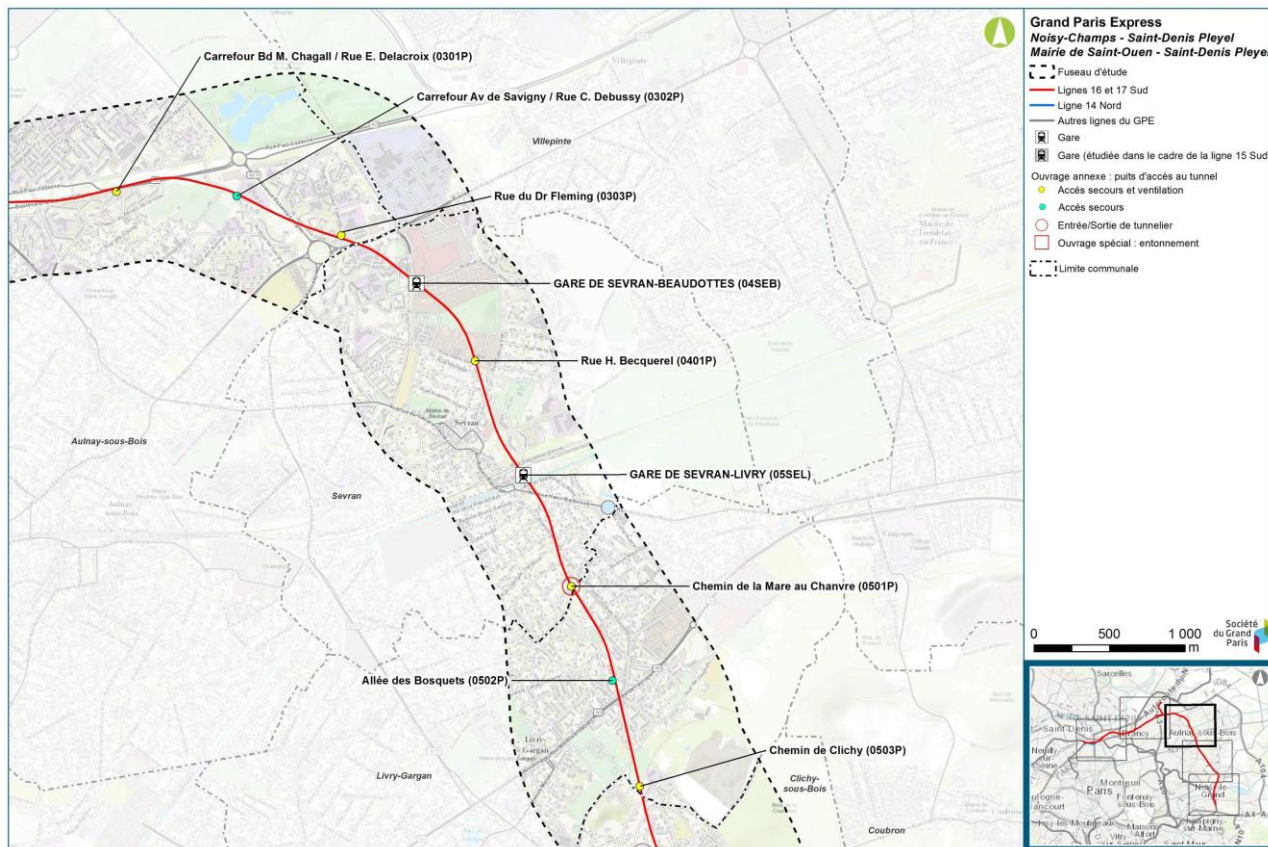
Présentation de la zone d'étude et du projet de référence des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue) (Egis / Tractebel, 2016)



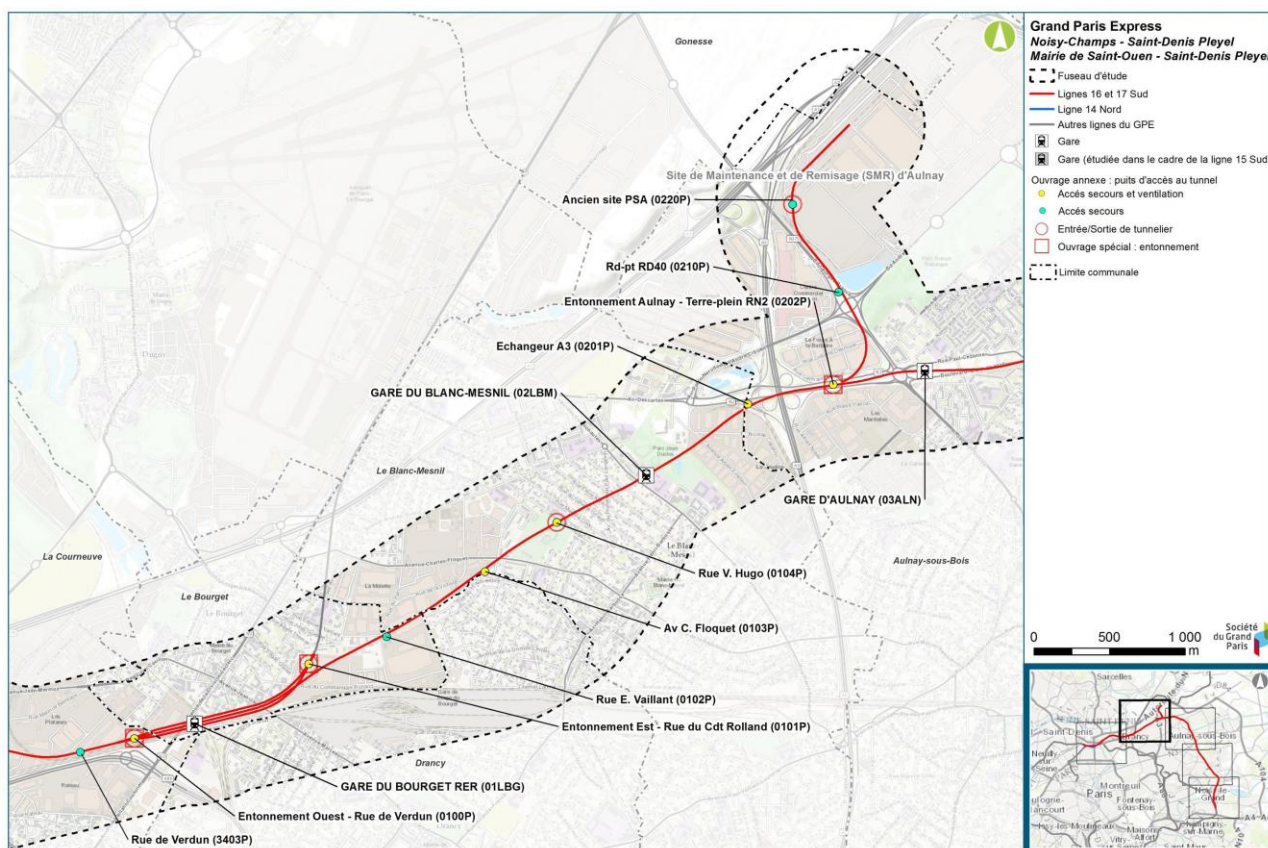
Plan détaillé des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue) - Secteur Noisy-Champs / Chelles (Egis / Tractebel, 2016)



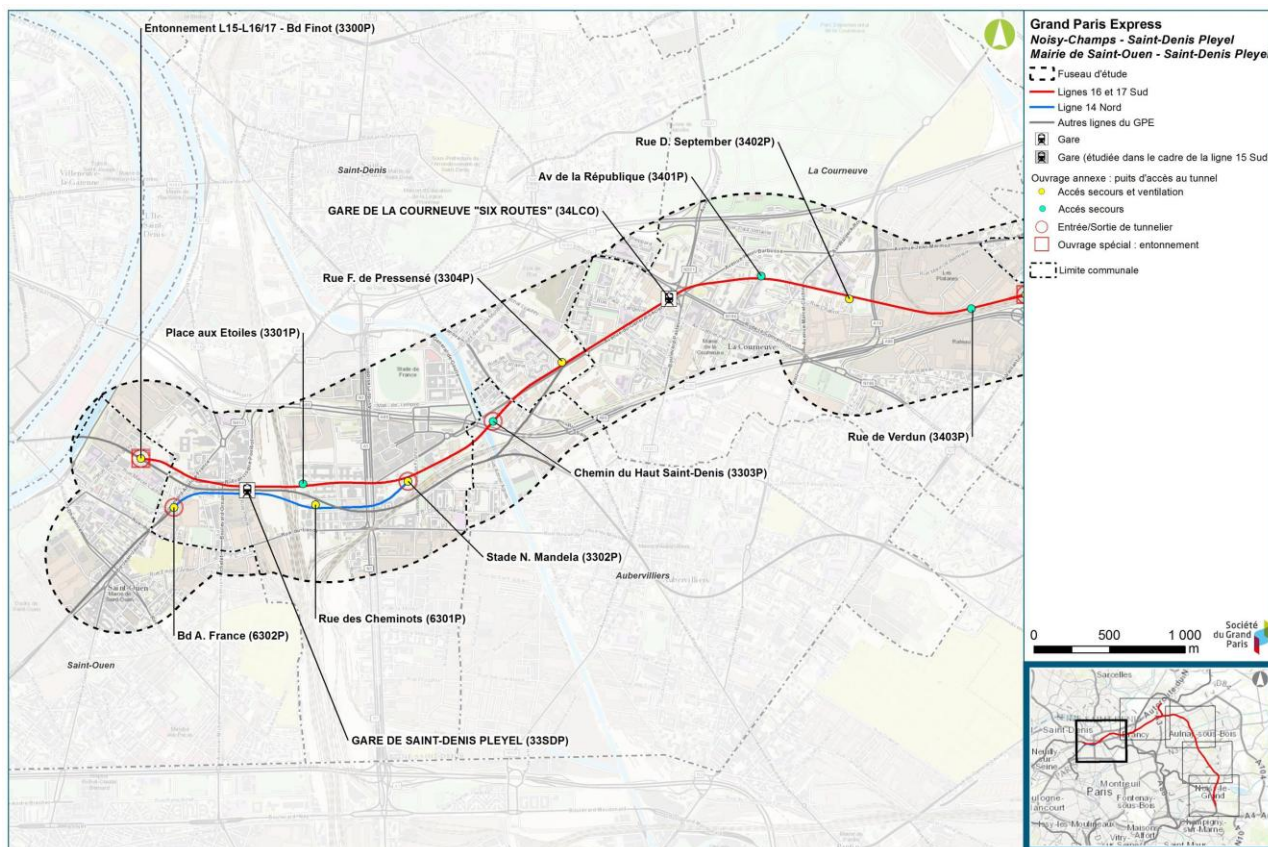
Plan détaillé des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue) - Secteur Chelles / Clichy-Montfermeil (Egis / Tractebel, 2016)



Plan détaillé des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue) - Secteur Sevrans-Livry / Sevrans-Beaudottes (Egis / Tractebel, 2016)



Plan détaillé des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue) - Secteur Aulnay / Le Bourget RER (Egis / Tractebel, 2016)



Plan détaillé des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue) - Secteur La Courneuve "Six Routes" / Saint-Denis Pleyel (Egis / Tractebel, 2016)

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

La nomenclature des Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements (IOTA) relevant de la réglementation sur l'eau est codifiée à l'article R.214-1 du code de l'environnement. Elle est composée de rubriques présentant chacune un libellé précis, un ou plusieurs niveaux de seuils et le type de procédure associée.

Titre 1 : Prélèvements

Rubrique	Intitulé	Critère	Régime	Éléments du projet soumis à la rubrique	Niveau de procédure pour l'ensemble des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord
1.1.1.0	Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau		Déclaration	Les ouvrages de prélèvement des eaux souterraines en phase de construction des ouvrages (pompages d'exhaure en fond de fouille en puits de rabattement, pompages d'assèchement en fond de fouille, pompages d'alimentation en eau des tunneliers) relèvent de cette rubrique. Le projet comporte des pompages, des puits et ouvrages souterrains, permettant des prélèvements temporaires (chantier) dans les eaux souterraines. Est également prévue la pose de piézomètres pour la caractérisation et le suivi de la qualité des eaux souterraines concernées par le projet.	Déclaration
1.1.2.0	Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant :	1° Supérieur ou égal à 200 000 m ³ / an	Autorisation	Phase travaux : Le projet comporte des prélèvements temporaires par pompage, issus de puits ou ouvrages souterrains dans un système aquifère qui n'est pas une nappe d'accompagnement de cours d'eau. Il s'agit de pompages d'exhaure en fond de fouille en puits de rabattement, de pompages d'assèchement en fond de fouille, et de pompages d'alimentation en eau des tunneliers. Les principales nappes concernées sont la nappe du Sannoisien supérieur (Oligocène), du Calcaire de	Autorisation

		2° Supérieur à 10 000 m3/ an mais inférieur à 200 000 m3/ an	Déclaration	Champigny, du Bartonien (partie supérieure de l'Eocène moyen) et la nappe de la partie inférieure de l'Eocène moyen et de l'Eocène inférieur. Des nappes perchées pourront aussi faire l'objet de pompages d'assèchement à l'occasion des travaux de terrassement. Le prélèvement temporaire total de l'ensemble des ouvrages souterrains en phase travaux sera supérieur à 200 000 m3 par an. A titre indicatif, les pompages d'exhaure sont estimés à environ 4 065 820 m3 par an (moyenne annuelle théorique calculée à partir d'un volume total de l'ordre de 20 329 100 m3 prélevé dans les eaux souterraines sur une durée de 5 années). <u>Phase exploitation :</u> Le tunnel mis en place dispose d'un revêtement étanche posé au fur et à mesure du creusement et le vide annulaire est comblé à l'avancement. L'ouvrage est raccordé de façon étanche aux tympans des stations. Ces dispositifs d'étanchéité (revêtement, vide annulaire, tympan) limiteront l'effet de drainage et le volume des eaux d'infiltration en phase d'exploitation. Les parois des ouvrages (gares, puits d'accès secours et ventilation, entonnements) sont constituées de béton assurant l'étanchéité vis-à-vis des eaux souterraines. Toutefois, des infiltrations restent possibles et concerneront de faibles volumes. Le prélèvement permanent total de l'ensemble des ouvrages souterrains en phase exploitation dû aux eaux d'infiltration sera inférieur à 200 000 m3 par an. Il est estimé à 76 212 m3 par an, sur la base d'une infiltration de 300l/h/km d'ouvrage (soit 208,8 m3 par jour pour 29 km d'ouvrages).	
1.2.1.0	A l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L.214-9, prélèvements et installations et ouvrages permettant le prélèvement, y compris par dérivation, dans un cours d'eau.	1° D'une capacité totale maximale supérieure ou égale à 1 000 m3/ heure ou à 5 % du débit	Autorisation	Non concerné	

	dans sa nappe d'accompagnement ou dans un plan d'eau ou canal alimenté par ce cours d'eau ou cette nappe :	du cours d'eau ou, à défaut, du débit global d'alimentation du canal ou du plan d'eau			
		2° D'une capacité totale maximale comprise entre 400 et 1 000 m3/heure ou entre 2 et 5 % du débit du cours d'eau ou, à défaut, du débit global d'alimentation du canal ou du plan d'eau	Déclaration		
1.2.2.0	A l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L.214-9, prélèvements et installations et ouvrages permettant le prélèvement, dans un cours d'eau, sa nappe d'accompagnement ou un plan d'eau ou canal alimenté par ce cours d'eau ou cette nappe, lorsque le débit du cours d'eau en période d'étiage résulte, pour plus de moitié, d'une réalimentation artificielle. Toutefois, en ce qui concerne la Seine, la Loire, la Marne et l'Yonne, il n'y a lieu à autorisation que lorsque la capacité du prélèvement est supérieure à 80 m3/h		Autorisation	A partir de la commune de Chelles et jusque sur la commune de Gournay-sur-Marne, l'ouvrage souterrain plonge sous la vallée de la Marne. Au droit de la gare de Chelles et des ouvrages annexes de ce secteur, les dispositions constructives prévoient un ancrage des parois moulées des ouvrages dans les Calcaires grossiers. Au droit de la gare de Chelles, la nappe concernée par le rabattement est donc la nappe de l'Eocène moyen et inférieur. Cependant, les travaux vont également concerner des déviations de réseaux (les réseaux se trouvant sous le boulevard Chilpéric sont déviés au Nord). Des pompes dans la nappe d'accompagnement de la Marne sont donc susceptibles d'être réalisés durant cette phase pour l'ouvrage 07CHL (gare de Chelles). Le volume pompé est difficile à évaluer à ce stade des études au regard du seuil de 80 m3/h d'autorisation. Par sécurité, on retiendra un prélèvement de plus de 80 m3/h.	Autorisation
1.3.1.0	A l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L.214-9, ouvrages, installations, travaux permettant un	1° Capacité supérieure ou égale à 8 m3/h	Autorisation	Le projet n'est pas concerné par la délimitation de la zone de répartition des eaux (ZRE) au titre de la nappe du Champigny. En effet aucune commune du projet ne figure dans l'arrêté du Préfet de	Non concerné

	prélèvement total d'eau dans une zone où des mesures permanentes de répartition quantitative instituées, notamment au titre de l'article L.211-2, ont prévu l'abaissement des seuils	2° Dans les autres cas	Déclaration	Seine-et-Marne n° 2009/DDEA/SEPR/497 du 12 octobre 2009 « constatant la liste des communes incluses dans la zone de répartition des eaux de la nappe du Champigny, en application de l'arrêté 2009-1028 du Préfet coordonnateur du bassin Seine Normandie ». Le projet ne concerne pas non plus la zone de répartition des eaux (ZRE) au titre de la partie de la nappe captive de l'Albien notamment dans les départements de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne, listée dans l'arrêté n° 2009-1028 du 31 juillet 2009 du Préfet de la Région Ile-de-France, préfet coordonnateur du Bassin Seine-Normandie. Il s'agit d'un aquifère très profond situé sous la craie entre 500 et 750 m de profondeur, qui ne sera pas atteint par le projet situé à profondeur maximale d'environ 30 m.	
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :	1° Supérieure ou égale à 20 ha 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha	Autorisation Déclaration	Tous les ouvrages et emprises travaux dont la gestion des eaux pluviales comporte une part d'infiltration ou de rejet dans un cours d'eau sont concernés. Le rejet au réseau ne répond pas au libellé de la rubrique. La surface totale du projet dont les eaux pluviales sont gérées par rejet dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou le sous-sol, est estimée à 61 ha.	Autorisation
2.2.1.0	Rejet dans les eaux douces superficielles susceptible de modifier le régime des eaux, à l'exclusion des rejets visés à la rubrique 2.1.5.0 ainsi que des rejets des ouvrages visés aux rubriques 2.1.1.0 et 2.1.2.0, la capacité totale de rejet de l'ouvrage étant :	1° Supérieure ou égale à 10 000 m ³ /j ou à 25 % du débit moyen interannuel du cours d'eau 2° Supérieure à 2 000 m ³ /j ou à 5 % du débit moyen interannuel du cours d'eau mais inférieure à 10 000 m ³ /j et à 25 % du débit moyen interannuel du cours d'eau	Autorisation Déclaration	Le rejet des eaux d'exhaure et éventuellement de tunneliers dans les eaux douces superficielles (phase chantier) est prévu pour plusieurs ouvrages. Il atteint le débit maximum suivant : - Rejet dans le canal de Chelles : ouvrage 701 P - rue Victor Hugo / débit estimé à 650 m ³ /j ; - Rejets dans le canal de l'Ourcq : 05SEL (gare de Sevrans-Livry) / débit cumulé maximum estimé à 4 800 m ³ /j ; - Rejet dans la Morée à ciel ouvert : ouvrage 0201P – échangeur A3 / débit estimé à 960 m ³ /j ; - Rejets dans le canal Saint Denis : ouvrage 3303 P - Chemin du haut Saint Denis et tunnelier 2A / débit cumulé maximum estimé à 3 360 m ³ /j. Le débit journalier maximum cumulé de ces différents rejets en eaux superficielles est égal à 9 770 m ³ ; il est supérieur à 2 000 m ³ et inférieur à 10 000 m ³ .	Déclaration

2.2.3.0	Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets visés aux rubriques 4.1.3.0, 2.1.1.0, 2.1.2.0 et 2.1.5.0 :	1° Le flux total de pollution brute étant		Le rejet des eaux d'exhaure dans les eaux de surface (phase chantier) est prévu pour plusieurs ouvrages (voir ci-dessus rubrique 2.2.1.0). Pour les ouvrages concernés, les exutoires sont le canal de Chelles, le canal de l'Ourcq, la Morée et le canal Saint-Denis. A partir des données qualitatives disponibles au droit du projet en août 2016, il est possible d'estimer le flux de pollution brute des trois ouvrages suivants : - l'ouvrage 201P (rejet dans la Morée) présente un flux de pollution brute compris entre les niveaux de référence R1 et R2 pour les paramètres MES (33,4 kg/j>9 kg/j) et AOX (0,00984 kg/j>0,008 kg/j) ; - l'ouvrage 3303P (rejet dans le canal Saint-Denis) présente un flux de pollution brute supérieur au niveau de référence R2 pour le paramètre MES (91,872 kg/j>90 kg/j) ; - l'ouvrage gare Sevran-Livry (rejet dans le canal de l'Ourcq) présente un flux de pollution brute inférieur au niveau de référence R1 pour les paramètres MES, DCO, DBO5, azote total, phosphore total, composés organohalogénés absorbables sur charbon actif (AOX) et hydrocarbures. Les données qualitatives relatives au rejet lié à l'ouvrage 0701P ne sont pas disponibles à la date d'août 2016.	Autorisation
		a) Supérieur ou égal au niveau de référence R2 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent.	Autorisation		
		b) Compris entre les niveaux de référence R1 et R2 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent.	Déclaration		
		2° Le produit de la concentration maximale d'E coli, par le débit moyen journalier du rejet situé à moins d'un km d'une zone conchylicole ou de culture marine, d'une prise d'eau potable ou d'une zone de baignade, au sens des articles D. 1332-1 et D. 1332-16 du code de la santé publique, étant :			
		a) Supérieur ou égal à 10 ¹¹ E coli/j	Autorisation		
		b) Compris entre 1010 à 10 ¹¹ E coli/j	Déclaration		
2.3.2.0	Recharge artificielle des eaux souterraines		Autorisation	La recharge artificielle des eaux souterraines dans le cadre du projet à partir des des eaux d'exhaure n'est pas envisagée.	Non concerné
Titre III : Impacts sur le milieu aquatique ou la sécurité publique					
3.1.1.0	Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant :	1° Un obstacle à l'écoulement des crues	Autorisation	Le projet ne comporte aucun ouvrage ou installation dans le lit mineur de cours d'eau, constituant un obstacle à l'écoulement des crues ou à la continuité écologique. Il prévoit seulement la construction d'un pont - passerelle sur le canal de l'Ourcq au niveau de la gare de Sevran-Livry. Cette passerelle ne comprend pas l'installation de piles ou d'ouvrages temporaires ou définitifs dans le lit mineur du canal. De plus, le canal de l'Ourcq n'est pas considéré comme un cours d'eau. Cette rubrique ne s'applique pas.	Non concerné
		2° Un obstacle à la continuité écologique :			
		a) Entraînant une différence de niveau supérieure ou égale à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et	Autorisation		

		l'aval de l'ouvrage ou de l'installation			
		b) Entraînant une différence de niveau supérieure à 20 cm mais inférieure à 50 cm pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation	Déclaration		
3.1.2.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau :	1° Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m	Autorisation	Le projet comporte la construction d'un pont - passerelle sur le canal de l'Ourcq au niveau de la gare de Sevrans-Livry. Il ne modifiera pas le profil en long ou le profil en travers du lit mineur du canal et ne nécessitera pas la dérivation du canal. De plus, le canal de l'Ourcq n'est pas un cours d'eau.	Non concerné
		2° Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m	Déclaration	La réalisation de la gare Clichy-Montfermeil nécessite le dévoiement préalable et définitif de l'aqueduc de la Dhuis au droit de cette gare sur une longueur de 60 m environ. Il ne s'agit pas d'un cours d'eau (aqueduc fermé en amont au droit de Chessy, absence d'exutoire de type « cours d'eau » en aval à Paris, absence de lumière ne permettant pas la vie aquatique). Cette rubrique ne s'applique pas.	
3.1.3.0	Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau sur une longueur :	1° Supérieure ou égale à 100 m	Autorisation	Le projet comporte la construction d'un pont - passerelle sur le canal de l'Ourcq au niveau de la gare de Sevrans-Livry. Ce pont aura une longueur inférieure à 100 m.	Non concerné
		2° Supérieure ou égale à 10 m et inférieure à 100 m	Déclaration	Le canal de l'Ourcq n'étant pas un cours d'eau, cette rubrique ne s'applique pas.	
3.1.5.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la	1° Destruction de plus de 200 m ² de frayères	Autorisation	Le projet comporte la réalisation de la gare de Chelles et de quatre ouvrages annexes dans le lit majeur de la Marne à Chelles et Gournay-	Non concerné

	faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet :	2° Dans les autres cas	Déclaration	sur-Mame, mais hors lit mineur de la Marne et dans des secteurs urbanisés non concernés par des frayères à brochets.	
3.2.2.0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau :	1° Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m ²	Autorisation	Le projet comporte la réalisation de la gare de Chelles et de quatre ouvrages annexes dans le lit majeur (zone inondable) de la Marne. La surface soustraite totale (en phase chantier et en phase exploitation) est de 12 061 m ² .	Autorisation
		2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m ² et inférieure à 10 000 m ²	Déclaration		
3.3.1.0	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant :	1° Supérieure ou égale à 1 ha	Autorisation	Le projet impacte des zones humides lors des travaux de réalisation des ouvrages annexes 0604P et 0603P à Chelles (en phase chantier et en phase exploitation). La surface cumulée de ces travaux sur les zones humides concerne 1 387 m ² .	Déclaration
		2° Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha	Déclaration		

Titre V : Régimes d'autorisation valant autorisation au titre des articles L. 214-1 et suivant du code de l'environnement

5.1.1.0	Réinjection dans une même nappe des eaux prélevées pour la géothermie, l'exhaure des mines et carrières ou lors des travaux de génie civil, la capacité totale de réinjection étant :	1° Supérieure ou égale à 80 m ³ /h	Autorisation	Afin de réduire l'impact des pompages en fond de fouille de certains ouvrages identifiés potentiellement impactants au regard des enjeux environnementaux (rabattement de la nappe et rejet au réseau pluvial des eaux d'exhaure), la Société du Grand Paris se réserve la possibilité de réaliser la réinjection en nappe d'une partie des eaux d'exhaure vers les nappes souterraines. La réinjection des eaux d'exhaure est une possibilité laissée aux entreprises de travaux ; sa réalisation effective dépendra des modalités techniques et économiques que les entreprises proposeront dans leur offre. Elle ne pourra être confirmée	Autorisation
----------------	---	---	---------------------	--	---------------------

		2° Supérieure à 8 m3/h, mais inférieure à 80 m3/h	Déclaration	qu'après prise en compte des risques associés, liés à la dissolution du gypse, dans le cadre d'une réflexion approfondie qui n'est pas aboutie à ce jour. Les débits de réinjection seraient plafonnés à 20 m3/h par puits. Dans le cas où la réinjection concernerait neuf ouvrages (considérés les plus impactants au regard des enjeux de rabattement de nappe), la capacité totale de réinjection atteindrait 180 m3/h pour l'ensemble des puits. L'estimation des débits de réinjection sera précisée par les entreprises dans leur offre. La capacité totale de réinjection serait ainsi supérieure à 80 m3/h.	
--	--	--	--------------------	--	--

La déclaration et l'autorisation dans le cadre de ce dossier concernant en effet l'ensemble du projet, y compris les 29 km de tunnel, sur la base des dispositions prévues qui sont décrites. Il n'y a donc pas de procédure pour chaque ouvrage pris séparément.

Les commentaires suivants peuvent être faits :

- Tous les ouvrages du projet font l'objet d'un prélèvement en nappe souterraine en phase chantier (rubrique 1.1.2.0) par un puits de rabattement, à l'exception des ouvrages suivants pour lesquels le fond de l'ouvrage est au-dessus de la nappe souterraine et ne justifie pas la mise en place de puits de rabattement. Seul un épuisement des eaux qui arrivent en fond de fouille sera réalisé (sans mise en place d'un pompage de la nappe souterraine réalisé dans un puits sous le radier) :
 - o ARG NCH – Arrière gare de Noisy-Champs ;
 - o 0704P - Bd de Nesles ;
 - o Rue des Abricots (0601) ;
 - o Gare Clichy-Montfermeil (06CMF) ;
 - o Allée de Gagny (0504P) ;
 - o Chemin de Clichy (0503P).
- La réinjection en nappe des eaux d'exhaure est indiquée potentiellement pour neuf ouvrages considérés impactants au regard des enjeux environnementaux (rabattement de nappe et rejets aux réseaux). La réinjection en nappe est une possibilité offerte aux entreprises en charge des travaux de génie civil, dont la réalisation effective dépendra des modalités techniques et économiques que les entreprises proposeront dans leur offre. Elle ne pourra être confirmée qu'après prise en compte des risques associés, liés à la dissolution du gypse, dans le cadre d'une réflexion approfondie qui n'est pas aboutie à ce jour. La liste des ouvrages

éventuellement concernés pourra donc évoluer, notamment à l'issue des procédures d'appels d'offres.

Code ouvrage	Nom de l'ouvrage / adresse	Commune (département)	Type d'ouvrage et fonction	Rubriques de la nomenclature applicables en phase travaux (déclaration ou autorisation)								
				1	1	1	2	2	2	3	3	5
				1	1	2	1	2	2	2	3	1
				1	2	2	5	1	3	2	1	1
				0	0	0	0	0	0	0	0	0
ARG NCH	Arrière gare de Noisy-Champs	Champs-sur-Marne (77)	Entrée du tunnelier 9	X	X		X					
0704P	Bd de Nesles	Champs-sur-Marne (77)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation	X	X		X					
0703P	Rd-pt Bd du Bel Air	Gournay-sur-Marne (93)	Ouvrage annexe : accès secours	X	X		X					
0702P	Av des Champs	Gournay-sur-Marne (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation	X	X		X			X		
0701P	Rue V. Hugo	Chelles (77)	Ouvrage annexe : accès secours	X	X	X	X	X	X	X		
07CHL	Chelles	Chelles (77)	Gare	X	X	X	X			X		
0605P	Rue G. Nast	Chelles (77)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation	X	X	X	X			X		
0604P	Allée de la Noue Brossard	Chelles (77)	Ouvrage annexe : accès secours	X	X	X	X			X	X	
0603P	Chemin de la Peau Grasse	Chelles (77)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation - Entrée du tunnelier 8 / sortie du tunnelier 9	X	X		X				X	
0602P	Av des Perdrix	Montfermeil (93)	Ouvrage annexe : accès secours	X	X		X					
0601P	Rue des Abricots	Montfermeil (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation	X	X		X					
06CMF	Clichy-Montfermeil	Clichy-sous-Bois (93) et Montfermeil (93)	Gare	X	X		X					
0504P	Allée de Gagny	Clichy-sous-Bois (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation	X	X		X					
0503P	Chemin de Clichy	Livry-Gargan (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation	X	X		X					
0502P	Allée des Bosquets	Livry-Gargan (93)	Ouvrage annexe : accès secours	X	X		X					
0501P	Chemin de la Mare au Chanvre	Sevran (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation - Sortie des tunneliers 7 et 8	X	X		X					
05SEL	Sevran - Livry	Sevran (93)	Gare	X	X		X	X	X			X
0401P	Rue H. Becquerel	Sevran (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation	X	X		X					
04SEB	Sevran - Beaudottes	Sevran (93)	Gare	X	X		X					

0303P	Rue du Dr Fleming	Aulnay (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation	X	X		X						X
0302P	Carrefour Av de Savigny / Rue C. Debussy	Aulnay (93)	Ouvrage annexe : accès secours	X	X		X						
0301P	Carrefour Bd M. Chagall / Rue E. Delacroix	Aulnay (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation	X	X		X						
03ALN	Aulnay	Aulnay (93)	Gare	X	X		X						X
0220P	Ancien site PSA	Aulnay (93)	Ouvrage annexe : accès secours - Entrée du tunnelier 6	X	X		X						
0210P	Rd-pt RD40	Aulnay (93)	Ouvrage annexe : accès secours	X	X		X						
0202P	Terre-plein RN2	Aulnay (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation Entonnement : débranchement vers SMI/SMR d'Aulnay - Entrée du tunnelier 7	X	X		X						X
0201P	Échangeur A3	Aulnay (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation	X	X		X	X	X				
02LBM	Le Blanc-Mesnil	Le Blanc-Mesnil (93)	Gare	X	X		X						
0104P	Rue V. Hugo	Le Blanc-Mesnil (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation - Sortie des tunneliers 5 et 6	X	X		X						
0103P	Av C. Floquet	Le Blanc-Mesnil (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation	X	X		X						
0102P	Rue E. Vaillant	Le Bourget (93)	Ouvrage annexe : accès secours	X	X		X						
0101P	Rue du Cdt Rolland	Le Bourget (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation – Entonnement Est ligne 16-ligne 17- sortie des tunneliers 4A et 4B	X	X		X						X
01LGB	Le Bourget RER	Le Bourget (93)	Gare	X	X		X						X
0100P	Rue de Verdun	La Courneuve (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation Entonnement ouest ligne 16 – ligne 17 – entrée des tunneliers 3, 4A et 4B et 5	X	X		X						
3403P	Rue de Verdun	La Courneuve (93)	Ouvrage annexe : accès secours	X	X		X						
3402P	Rue D. September	La Courneuve (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation	X	X		X						X
3401P	Av de la République	La Courneuve (93)	Ouvrage annexe : accès secours	X	X		X						X
34LCO	La Courneuve « six routes »	La Courneuve (93)	Gare	X	X		X						X
3304P	Rue F. de Pressengé	Saint-Denis (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation	X	X		X						

3303P	Chemin du Haut Saint Denis	Saint-Denis (93)	Ouvrage annexe : accès secours – entrée du tunnelier 2A – sortie du tunnelier 3.	X	X		X	X	X				
3302P	Stade N. Mandela	Saint-Denis (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation – Entrée du tunnelier 1.	X	X		X						
6301P	Rue des Cheminots	Saint-Denis (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation	X	X		X						
3301P	Place aux étoiles	Saint-Denis (93)	Ouvrage annexe : accès secours	X	X		X						
33SDP	Saint-Denis-Pleyel	Saint-Denis (93)	Gare	X	X		X						
6302P	Bd A. France	Saint-Denis (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation. Sortie tunnelier 1.	X	X		X						
3300P	Bd Finot	Saint-Ouen (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation - Entonnement ligne 16 ligne 15 Ouest – sortie des tunneliers 2A et 2B.	X	X		X						
	Tunnel de Noisy-Champ à Saint Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen	Ensemble des communes (93 et 77)	Tunnel	X				X	X				X

Code ouvrage	Nom de l'ouvrage / adresse	Commune (département)	Type d'ouvrage et fonction	Rubriques de la nomenclature applicables en phase exploitation (déclaration ou autorisation)									
				1	1	1	2	2	2	3	3	5	
				.	.	.	.	.	.	.	.	.	
				1	1	2	1	2	2	2	3	1	
				.	.	.	.	.	.	.	.	.	
				1	2	2	5	1	3	2	1	1	
				.	.	.	.	.	.	.	.	.	
				0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ARG NCH	Arrière gare de Noisy-Champs	Champs-sur-Marne (77)	Entrée du tunnelier 9		X		X						
0704P	Bd de Nesles	Champs-sur-Marne (77)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation		X		X						
0703P	Rd-pt Bd du Bel Air	Gournay-sur-Marne (93)	Ouvrage annexe : accès secours		X		X						
0702P	Av des Champs	Gournay-sur-Marne (93)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation		X		X			X			
0701P	Rue V. Hugo	Chelles (77)	Ouvrage annexe : accès secours		X		X			X			
07CHL	Chelles	Chelles (77)	Gare		X		X			X			
0605P	Rue G. Nast	Chelles (77)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation		X		X			X			
0604P	Allée de la Noue Brossard	Chelles (77)	Ouvrage annexe : accès secours		X		X			X	X		
0603P	Chemin de la Peau Grasse	Chelles (77)	Ouvrage annexe : accès secours et ventilation -		X		X				X		

[illegible]

[illegible]

En termes de durée de travaux et d'exploitation, la Société du Grand Paris sollicite une autorisation au titre de la Loi sur l'Eau pour les durées suivantes :

- La durée d'exploitation prévue est indéfinie, supérieure à 50 ans ;

- La durée du chantier d'une gare ou d'un entonnement est de 6 à 7 ans, de l'installation du chantier (travaux préparatoires) à la fin des derniers aménagements extérieurs ;
- La durée du chantier d'un ouvrage annexe est de 4 à 5 ans environ, de l'installation du chantier (travaux préparatoires) à la fin des aménagements extérieurs.

a) Synthèse des rubriques de la nomenclature Police de l'Eau applicables au projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord.

Rubriques	Niveau de procédure pour l'ensemble des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord.
1.2.1.0 1.3.1.0 2.3.2.0 3.1.1.0 3.1.2.0 3.1.3.0 3.1.5.0	NON CONCERNE
1.1.1.0 2.2.1.0 3.3.1.0	DÉCLARATION
1.1.2.0 1.2.2.0 2.1.5.0 2.2.3.0 3.2.2.0 5.1.1.0	AUTORISATION

b) Durée de l'autorisation au titre de la Police de l'Eau.

En termes de durée de travaux et d'exploitation, la Société du Grand Paris sollicite une autorisation au titre de la Loi sur l'Eau pour les durées suivantes:

- La durée d'exploitation prévue est indéfinie, supérieure à 50 ans ;
- La durée du chantier d'une gare ou d'un entonnement est de 6 à 7 ans, de l'installation du chantier (travaux préparatoires) à la fin des derniers aménagements extérieurs ;
- La durée du chantier d'un ouvrage annexe est de 4 à 5 ans environ, de l'installation du chantier (travaux préparatoires) à la fin des aménagements extérieurs.

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

La demande de dérogation relative aux espèces protégées de la faune (articles L.411-1 et L.411-2 du code de l'environnement) du projet des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue) du métro automatique souterrain du Grand Paris Express concerne les tronçons des lignes 16 et 17 Sud comprises entre Noisy-Champs (gare non incluse) et Saint-Denis Pleyel (gare incluse), et le prolongement de la ligne 14 Nord entre Mairie de Saint-Ouen (gare non comprise) et Saint-Denis Pleyel (gare incluse). Ce projet a été déclaré d'utilité publique par décret n° 2015-1791 du 28 décembre 2015.

Malgré sa localisation en zone urbaine, la réalisation de ce projet nécessite localement des emprises au sein de milieux naturels ou semi-naturels. Ces habitats, s'ils présentent un intérêt limité en tant que tels, abritent un cortège d'espèces animales, dont certaines revêtent un caractère patrimonial et / ou sont protégées, et / ou qui sont des habitats nécessaires à l'accomplissement de tout ou partie de leur cycle biologique.

Ces enjeux ont été pris en considération dans la définition progressive du projet. Toutefois, le projet ne peut éviter tous les impacts sur les espèces protégées.

Ainsi, en application des articles L.411.1 et L.411.2 du code de l'environnement et de l'arrêté du 12 janvier 2016 modifié, la réalisation des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue) est confrontée à l'interdiction de détruire les individus appartenant à ces espèces protégées mais aussi à l'interdiction de les perturber et plus largement à l'interdiction de détruire ou d'altérer les milieux liés à ces espèces.

La réalisation du projet est de ce fait conditionnée par l'octroi d'une dérogation à la protection stricte des espèces protégées et de leurs milieux associés par le préfet de la Seine-Saint-Denis et le préfet de Seine-et-Marne, après avis du Conseil National pour la Protection de la Nature, (CNPN).

Le présent volet est relatif à la faune protégée. Il s'attache à estimer au mieux les **enjeux faunistiques** s'exprimant vis-à-vis du projet, les **impacts** de ce dernier sur les populations et les habitats concernés, et à présenter les mesures d'**évitement**, de **réduction** et le cas échéant de compensation mises en œuvre afin d'y remédier. Les données existantes et les investigations préliminaires concernant la flore n'ont pas révélé d'espèce végétale protégée impactée par le projet. **La flore protégée ne fait donc pas l'objet de cette demande de dérogation.**

Code de l'environnement.

L'article L.411-1 du code de l'environnement dispose que « Lorsqu'un intérêt scientifique particulier ou que les nécessités de la préservation du patrimoine biologique justifient la conservation [...] d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées, sont interdits :

- la destruction ou l'enlèvement des oeufs ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle [...] ou, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur détention [...]
- la destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement de végétaux de ces espèces, de leurs fructifications ou de toute autre forme prise par ces espèces au cours de leur cycle biologique, leur transport, leur colportage, leur utilisation [...] la détention de spécimens prélevés dans le milieu naturel ;
- la destruction, l'altération ou la dégradation du milieu particulier à ces espèces animales ou végétales ;
- La destruction, l'altération ou la dégradation des sites d'intérêt géologique, notamment les cavités souterraines naturelles ou artificielles, ainsi que le prélèvement, la destruction ou la dégradation de fossiles, minéraux et concrétions présents sur ces sites. »

L'article L.411-2 du code de l'environnement précise qu' un décret en Conseil d'État détermine les conditions dans lesquelles sont fixées :

- la liste limitative des espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées ainsi protégées ;
- la durée des interdictions permanentes ou temporaires prises en vue de permettre la reconstitution des populations naturelles en cause ou de leurs habitats ainsi que la protection des espèces animales pendant les périodes ou les circonstances où elles sont particulièrement vulnérables ;
- la partie du territoire national, y compris le domaine public maritime et les eaux territoriales, sur laquelle elles s'appliquent;
- la délivrance de dérogation aux interdictions mentionnées aux 1^o, 2^o et 3^o de l'article L.411-1, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle :
 - o dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et de la conservation des habitats naturels,
 - o pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété,
 - o dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publique ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement. »

La liste des espèces animales non domestiques prévue au 1^{er} point est révisée tous les deux ans.

L'arrêté du 19 février 2007 (modifié en dernier lieu par l'arrêté du 12 janvier 2016) fixe les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4^o de l'article L.411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées.

Article 1

Les dérogations définies au 4^o de l'article L.411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées sont, sauf exceptions mentionnées aux articles 5 et 6, délivrées par le préfet du département du lieu de l'opération pour laquelle la dérogation est demandée. [...]

Article 2

La demande de dérogation est, sauf exception mentionnée à l'article 6, adressée, en trois exemplaires, au préfet du département du lieu de réalisation de l'opération. Elle comprend : les noms et prénoms, l'adresse, la qualification et la nature des activités du demandeur ou, pour une personne morale, sa dénomination, les noms, prénoms et qualification de son représentant, son adresse et la nature de ses activités.

La description, en fonction de la nature de l'opération projetée :

- du programme d'activité dans lequel s'inscrit la demande, de sa finalité et de son objectif ;
- des espèces (nom scientifique et nom commun) concernées ;
- du nombre et du sexe des spécimens de chacune des espèces faisant l'objet de la demande ;
- de la période ou des dates d'intervention ;
- des lieux d'intervention ;
- s'il y a lieu, des mesures d'atténuation ou de compensation mises en œuvre, ayant des conséquences bénéfiques pour les espèces concernées ;
- de la qualification des personnes amenées à intervenir ;
- du protocole des interventions : modalités techniques, modalités d'enregistrement des données obtenues ;
- des modalités de compte rendu des interventions.

Article 3

I. – La décision est prise après avis du conseil national de la protection de la nature dans les cas suivants:

o Demandes de dérogation constituées en vue de la réalisation de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis, en application des articles R. 122-2 et R. 122-3 du code de l'environnement, à étude d'impact (...)

II. – La décision est prise après avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel pour les demandes de dérogation autres que celles mentionnées au I. Le préfet peut toutefois solliciter l'avis du Conseil national de la protection de la nature en lieu et place de celui du conseil scientifique régional du patrimoine naturel lorsqu'il est nécessaire, en raison de l'impact de l'activité sur l'une des espèces concernées, d'examiner la demande dans un contexte plus large que celui de la région considérée. Le préfet sollicite également l'avis du Conseil national de la protection de la nature en lieu et place de celui du conseil scientifique régional du patrimoine naturel lorsque le tiers des membres du conseil scientifique régional du patrimoine naturel le demande.

(...)

Article 5

Par exception aux dispositions de l'article 1er ci-dessus, les dérogations aux interdictions de prélèvement, de capture, de destruction ou de transport en vue de réintroduction dans la nature de spécimens d'animaux appartenant aux espèces dont la liste est fixée par l'arrêté du 9 juillet 1999 [...], ainsi que les dérogations aux interdictions de destruction, d'altération ou de dégradation du milieu particulier de ces espèces, sont délivrées par le ministre chargé de la protection de la nature. [...]

Aux fins de décision, le préfet transmet au ministre deux exemplaires de la demande comprenant les informations prévues à l'article 2 ci-dessus, accompagnés de son avis.

Article 6

Par exception aux dispositions de l'article 1er ci-dessus, sont délivrées par le ministre chargé de la protection de la nature les dérogations définies au 4° de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement, lorsqu'elles concernent des opérations conduites par des personnes morales placées sous la tutelle ou le contrôle de l'État dont les attributions ou les activités s'exercent au plan national. [...]

La demande de dérogation est adressée, en deux exemplaires, au ministre chargé de la protection de la nature. Elle comprend les informations prévues à l'article 2 ci-dessus.

Synthèse des espèces concernées par le projet et faisant l'objet d'une demande de dérogation. (P.13. volet G)

Le tableau suivant synthétise les espèces protégées prises en compte dans le cadre de l'état initial suite aux inventaires réalisés, ainsi que le motif de la demande de dérogation. Les espèces impactées concernées par la demande de dérogation ainsi que les motifs justifiant la demande de dérogation sont indiqués en « **police gras** ».

Espèces protégées impactées par le projet	Espèces concernées par la demande de dérogation	Motif de la demande de dérogation			
		Capture ou enlèvement d'espèces protégées	Destruction d'espèces protégées	Perturbation intentionnelle d'espèces protégées	Destruction, altération, dégradation des sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces protégées
MAMMIFERES TERRESTRES NON VOLANTS					
Écureuil roux	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Hérisson d'Europe	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
CHIROPTERES					
Grand murin	Non	Non	Non	Non	Non
Murin de Daubenton	Non	Non	Non	Non	Non
Murin de Natterer	Non	Non	Non	Non	Non
Murin indéterminé	Non	Non	Non	Non	Non
Pipistrelle commune	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Pipistrelle de Kuhl	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

Goëland leucophée	Non	Non	Non	Non	Non
Grand cormoran	Non	Non	Non	Non	Non
Grimpereau des jardins	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Héron cendré	Non	Non	Non	Non	Non
Hirondelle de fenêtre	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Hypolaïs polyglotte	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Linotte mélodieuse	Non	Non	Non	Non	Non
Martinet noir	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Mésange à longue queue	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Mésange bleue	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Mésange charbonnière	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Mésange huppée	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Mésange nonnette	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Moineau domestique	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Mouette rieuse	Non	Non	Non	Non	Non
Petit Gravelot	Non	Non	Non	Non	Non
Pic épeiche	Oui	Oui	Non	Oui	Oui

Espèces protégées impactées par le projet	Espèces concernées par la demande de dérogation	Motif de la demande de dérogation			
		Capture ou enlèvement d'espèces protégées	Destruction d'espèces protégées	Perturbation intentionnelle d'espèces protégées	Destruction, altération, dégradation des sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces protégées
Pic vert	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Pinson des arbres	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Pinson du nord	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Pouillot véloce	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Roitelet à triple bandeau	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Roitelet huppé	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Rossignol philomèle	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Rougegorge familial	Oui	Oui	Non	Oui	Oui

Synthèse des impacts bruts du projet par espèce ou cortège

Le tableau ci-après récapitule les impacts du projet sur la faune protégée, par groupes d'espèces et par espèces ou cortège. Les ouvrages concernés et les surfaces détruites ou altérées sont également reportées.

Groupe	Nom vernaculaire	Nom scientifique	Type d'impact	Perte surfacique temporaire (chantier)	Perte surfacique définitive (exploitation)	Niveau de l'impact	Ouvrages concernés
Mammifères terrestres	Écureuil roux	<i>Sciurus vulgaris</i>	Destruction et altération d'habitats favorables	2,26 ha	0,42 ha	Faible	0703P, 0701P, 07CHL, 0603P, 0602P, 0601P, 0503P, 05SEL, 0401P, 04SEB, 0303P, 02LBM, 0104P, 3300P
			Destruction et dérangement d'individus	-	-	Faible	
			Modification des voies de déplacement	-	-	Négligeable	
	Hérisson d'Europe	<i>Erinaceus europaeus</i>	Destruction et altération d'habitats favorables	5,44 ha	1,22 ha	Modéré	0703P, 0701P, 07CHL, 0603P, 0602P, 0601P, 0503P, 05SEL, 04SEB, 0401P, 0303P, 03ALN, 02LBM, 01LBG-0100P-3403P, 3303P
			Destruction et dérangement d'individus	-	-	Fort	
Chiroptères	Pipistrelle commune	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Destruction et altération des habitats favorables à la chasse et au transit	11,03 ha	1,57 ha	Faible	0704P, 0701P, 07CHL, 0604P, 0603P, 0602P, 0601P, 06CM, 0503P, 05SEL, 0401P, 0303P, 03ALN, 0202P, 0201P, 02LBM, 01LBG-0100P-3403P
			Destruction de gîtes potentiellement utilisés pour le repos, la mise-bas et l'élevage des jeunes et risque de destruction d'individus	0,084 ha	0,001 ha	Fort	
			Dérangement d'individus	-	-	Faible	
			Dérangement d'individus	-	-	Négligeable	
	Pipistrelle de Kuhl	<i>Pipistrellus kuhlii</i>	Destruction et altération des habitats favorables à la chasse et au transit	2,11 ha	0,30 ha	Faible	06CMF, 0503P, 02LBM
			Destruction de gîtes potentiellement utilisés pour le repos, la mise-bas et l'élevage des jeunes et risque de destruction d'individus	0,018 ha	-	Fort	
			Dérangement d'individus	-	-	Négligeable	
	Pipistrelle de Nathusius	<i>Pipistrellus nathusii</i>	Destruction et altération des habitats favorables à la chasse et au transit	0,55 ha	0,16 ha	Faible	06CMF
			Destruction de gîtes potentiellement utilisés pour le repos, la mise-bas et l'élevage des jeunes et risque de destruction d'individus	-	-	Nul	
			Dérangement d'individus	-	-	Négligeable	

Groupe	Nom vernaculaire	Nom scientifique	Type d'impact	Perte surfacique temporaire (chantier)	Perte surfacique définitive (exploitation)	Niveau de l'impact	Ouvrages concernés
Amphibiens	Oreillard indéterminé	<i>Plecotus sp.</i>	Destruction et altération des habitats favorables à la chasse et au transit	0,40 ha	0,043	Faible	02LBM
			Destruction de gîtes potentiellement utilisés pour le repos, la mise-bas et l'élevage des jeunes et risque de destruction d'individus	-	-	Nul	
			Dérangement d'individus	-	-	Négligeable	
	Crapaud commun	<i>Bufo bufo</i>	Destruction d'habitats favorables (habitat terrestre)	1,88 ha	0, 41 ha -	Faible	0701P, 0603P, 0602P, 0503P, 05SEL, 02LBM, 3401P
			Destruction d'individus	-	-	Fort	
			Risque de pollution accidentelle des zones humides et du milieu aquatique	-	-	Faible	
	Grenouille commune	<i>Pelophylax kl. esculentus</i>	Destruction d'habitats favorables (habitat terrestre)	0,50 ha	0,08 ha	Faible	0701P, 05SEL
			Destruction d'individus	-	-	Fort	
			Risque de pollution accidentelle des zones humides et du milieu aquatique	-	-	Faible	
	Grenouille rieuse	<i>Pelophylax ridibundus</i>	Destruction d'habitats favorables (habitat terrestre)	0,50 ha	0,08 ha	Faible	0701P, 05SEL
			Destruction d'individus	-	-	Fort	
			Risque de pollution accidentelle des zones humides et du milieu aquatique	-	-	Faible	
Reptiles	Lézard des murailles	<i>Podarcis muralis</i>	Destruction et altération d'habitats favorables	13,35 ha	2,01 ha	Faible	0703P, 0701P, 07CHL, 0604P, 0603P, 0601P, 06CMF, 0503P, 05SEL, 0401P, 04SEB, 0302P, 03ALN, 0210P, 0220P, 0202P, 02LBM, 0102P, 01LBG-0100P-3403P, 3401P, 34LCO, 3303P, 3302P, 3301P, 3300P, 3350P
			Destruction d'individus	-	-	Faible	
	Orvet fragile	<i>Anguis fragilis</i>	Destruction et altération d'habitats favorables	1,53 ha	0,28 ha	Faible	0703P, 07CHL, 0603P, 0602P, 0503P, 05SEL, 0401P, 02LBM
			Destruction d'individus	-	-	Fort	
Oiseaux	Espèces du cortège des milieux anthropiques		Destruction et altération d'habitats favorables	48,06 ha	7,28 ha	Faible	Tous
			Perturbation, voire destruction des individus, des pontes ou des nichées	-	-	Faible	
	Espèces du cortège des milieux boisés		Destruction et altération d'habitats favorables	2,02 ha	0,54 ha	Modéré	07CHL, 0603P, 0602P, 0601P, , 0503P, 05SEL, 04SEB, 0401P, 0303P, 03ALN, 0201P, 02LBM, 0102P, 34LCO, 3300P
			Perturbation, voire destruction des individus, des pontes ou des nichées	-	-	Fort	

Groupe	Nom vernaculaire	Nom scientifique	Type d'impact	Perte surfacique temporaire (chantier)	Perte surfacique définitive (exploitation)	Niveau de l'impact	Ouvrages concernés
	Martin-pêcheur d'Europe	<i>Alcedo atthis</i>	Perturbation, voire destruction des individus, des pontes ou des nichées	-	-	Nul	Aucun, l'espèce a été contactée au sein du parc du Sausset et/ou du Parc Georges Valbon, hors secteurs d'aménagement
			Destruction et altération d'habitats favorables	-	-	Nul	
			Perturbation, voire destruction des individus, des pontes ou des nichées	-	-	Nul	
Oiseaux	Pipit farlouse	<i>Anthus pratensis</i>	Destruction et altération d'habitats favorables	-	-	Nul	Aucun, l'espèce a été contactée au sein du parc du Sausset et/ou du Parc Georges Valbon, hors secteurs d'aménagement
			Perturbation, voire destruction des individus, des pontes ou des nichées	-	-	Nul	
	Petit Gravelot	<i>Charadrius dubius</i>	Destruction et altération d'habitats favorables	-	-	Nul	0201P
			Perturbation, voire destruction des individus, des pontes ou des nichées	-	-	Nul	
	Sterne pierregarin	<i>Sterna hirundo</i>	Destruction et altération d'habitats favorables	-	-	Nul	0704P
			Perturbation, voire destruction des individus, des pontes ou des nichées	-	-	Nul	
Insectes	Conocéphale gracieux	<i>Oecanthus pellucens</i>	Destruction et altération d'habitats favorables	0,12 ha	0,02 ha	Fort	0503P
			Destruction d'imagos, pontes, œufs et larves	-	-	Fort	
	Flambé	<i>Iphiclides podalirius</i>	Destruction et altération d'habitats favorables	1,35ha	0,21 ha	Modéré	0603P, 0503P
			Destruction d'imagos, pontes, œufs et larves	-	-	Fort	
	Grillon d'Italie	<i>Ruspolia nitidula</i>	Destruction et altération d'habitats favorables	0,12 ha	0,02 ha	Fort	0503P
			Destruction d'imagos, pontes, œufs et larves	-	-	Fort	
	Mante religieuse	<i>Mantis religiosa</i>	Destruction et altération d'habitats favorables	0,12 ha	0,02 ha	Fort	0503P
			Destruction d'imagos, pontes, œufs et larves	-	-	Fort	
	Oedipode turquoise	<i>Oedipoda caerulea</i>	Destruction et altération d'habitats favorables	0,12 ha	0,02 ha	Fort	0503P
			Destruction d'imagos, pontes, œufs et larves	-	-	Fort	
	Thécia de l'orme	<i>Satymium w album</i>	Destruction et altération d'habitats favorables	1,29 ha	0,45 ha	Fort	0603P, 0503P
			Destruction d'imagos, pontes, œufs et larves	-	-	Fort	

- Mesures d'évitement et de réduction des impacts prises pour chacune des espèces protégées faisant l'objet de la demande.
- Impacts résiduels du projet.
- Mesures compensatoires.

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

La création des lignes 16, 17 sud et 14 nord du métro Grand Paris Express nécessite, pour permettre la réalisation d'ouvrages techniques indispensables aux travaux et à la maintenance des installations, de procéder au défrichement de terrains situés sur le tracé.

Cadre de l'enquête :

La demande d'autorisation de défrichement du présent dossier est régie par :

Les articles L.341-3 et R.341-3 et suivants du code forestier ;

La circulaire DGPE/SDFCB/2015-925 du 03 novembre 2015 ayant pour objet les règles applicables en matière de défrichement suite à la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014. Cette circulaire décrit les dispositions en matière de défrichement et notamment celles qui ont été modifiées par la loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt, par le décret n°2013-1030 du 14 novembre 2013 relatif aux études d'impact, par le décret n°2015-656 du 10 juin 2015 modifiant certaines dispositions relatives au défrichement, par le décret n°2015-836 du 9 juillet 2015 relatif à la réduction des délais d'instruction des procédures d'urbanisme. Elle annule et remplace la circulaire du 28 mai 2013.

L'arrêté préfectoral n°2003/DDAF/SFE/117 du 11 juin 2003 portant fixation des seuils de superficie liés aux autorisations de défrichement dans le département de la Seine-et- Marne.

L'arrêté préfectoral n°03-3309 du 22 juillet 2003 portant fixation des seuils de superficie liés aux autorisations de défrichement dans le département de la Seine-Saint-Denis. La circulaire DGPE/SDFCB/2015-925 du 03 novembre 2015 ayant pour objet les règles applicables en matière de défrichement suite à la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 décrit les dispositions en matière de défrichement et notamment celles qui ont été modifiées par la loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt, par le décret n°2013-1030 du 14 novembre 2013 relatif aux études d'impact, par le décret n°2015-656 du 10 juin 2015 modifiant certaines dispositions relatives au défrichement, par le décret n°2015-836 du 9 juillet 2015 relatif à la réduction des délais d'instruction des procédures d'urbanisme. Elle annule et remplace la circulaire du 28 mai 2013.

L'article L341-1 du code forestier définit l'état boisé d'un terrain « comme le caractère d'un sol occupé par des arbres et arbustes d'essences forestières, à condition que leur couvert (projection verticale des houppiers¹ sur le sol) occupe au moins 10% de la surface considérée. Lorsque la végétation forestière est constituée de jeunes plants ou de semis naturels, l'état boisé est caractérisé par la présence d'au moins 500 brins d'avenir bien répartis à l'hectare. La formation boisée doit occuper une superficie d'au moins 5 ares (bosquet) et la largeur moyenne en cime doit être au minimum de 15 m ».

Définition du défrichement :

Est un défrichement toute opération volontaire entraînant directement ou indirectement la destruction de l'état boisé d'un terrain et mettant fin à sa destination forestière. Tout défrichement nécessite l'obtention d'une autorisation préalable de l'administration, sauf s'il est la conséquence indirecte d'opérations entreprises en application d'une servitude d'utilité publique (distribution d'énergie).

Conditions du défrichement :

Lorsque la réalisation d'une opération ou de travaux soumis à autorisation administrative (par exemple permis de construire) nécessite un défrichement, l'autorisation de défrichement doit être obtenue préalablement à la délivrance de cette autorisation administrative excepté pour les installations classées pour la protection de l'environnement prévues au titre Ier et au chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement.

L'article L342-1 du code forestier précise les cas d'exemption pour lesquels l'autorisation de défrichement n'est pas requise :

« 1° Dans les bois et forêts de superficie inférieure à un seuil compris entre 0,5 et 4 hectares, fixé par département ou partie de département par le représentant de l'Etat, sauf s'ils font partie d'un autre bois dont la superficie, ajoutée à la leur, atteint ou dépasse ce seuil ;

2° Dans les parcs ou jardins clos et attenants à une habitation principale, lorsque l'étendue close est inférieure à 10 hectares. Toutefois, lorsque les défrichements projetés dans ces parcs sont liés à la réalisation d'une opération d'aménagement prévue au titre Ier du livre III du code de l'urbanisme ou d'une opération de construction soumise à autorisation au titre de ce code, cette surface est abaissée à un seuil compris entre 0,5 et 4 hectares, fixé par département ou partie de département par le représentant de l'Etat ;

3° Dans les zones définies en application du 1° de l'article L. 126-1 du code rural et de la pêche maritime dans lesquelles la reconstitution des boisements après coupe rase est interdite ou réglementée, ou ayant pour but une mise en valeur agricole et pastorale de bois situés dans une zone agricole définie en application de l'article L. 123-21 du même code ;

4° Dans les jeunes bois de moins de trente ans sauf s'ils ont été conservés à titre de réserves boisées ou plantés à titre de compensation en application de l'article L. 341-6 ou bien exécutés dans le cadre de la restauration des terrains en montagne ou de la protection des dunes. »

Les seuils de dispense d'autorisation de défrichement mentionnés au 1° de l'article L342-1 du code forestier sont fixés en Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne par les arrêtés préfectoraux suivants :

Arrêté préfectoral n°2003/DDAF/SFE/117 du 11 juin 2003 portant fixation des seuils de superficie liés aux autorisations de défrichement dans le département de la Seine-et-Marne : les bois de superficie inférieure à 1 hectare sont exemptés de l'autorisation de défrichement, sauf s'ils font partie d'un autre bois dont la superficie ajoutée à la leur dépasse ou atteint un hectare ;

Arrêté préfectoral n°03-3309 du 22 juillet 2003 portant fixation des seuils de superficie liés aux autorisations de défrichement dans le département de la Seine-Saint-Denis. Les bois de superficie inférieure à 0,5 hectare sont exemptés de l'autorisation de défrichement, sauf s'ils font partie d'un autre bois dont la superficie ajoutée à la leur dépasse ou atteint 0,5 hectare.

Par ailleurs, la loi n°2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture et la forêt (LAAF) et la loi n° 201461655 DU 29 décembre 2014 ont modifié les articles relatifs au défrichement des bois et forêts. Elles modifient notamment l'article L341-6 en y introduisant une obligation de soumettre à condition(s) toute autorisation de défrichement.

L'article L341-6 est ainsi modifié :

« L'autorité administrative compétente de l'État subordonne son autorisation à l'une ou plusieurs des conditions suivantes :

1° L'exécution, sur d'autres terrains, de travaux de boisement ou reboisement pour une surface correspondant à la surface défrichée, assortie, le cas échéant, d'un coefficient multiplicateur compris entre 1 et 5, déterminé en fonction du rôle économique, écologique et social des bois et forêts objets du défrichement, ou d'autres travaux d'amélioration sylvicoles d'un montant équivalent. Le représentant de l'Etat dans le département peut imposer que le boisement compensateur soit réalisé dans un même massif forestier ou dans un secteur écologiquement ou socialement comparable ;

2° La remise en état boisé du terrain lorsque le défrichement a pour objet l'exploitation du sous-sol à ciel ouvert ;

3° L'exécution de travaux de génie civil ou biologique en vue de la protection contre l'érosion des sols des parcelles concernées par le défrichement ;

4° L'exécution de travaux ou mesures visant à réduire les risques naturels, notamment les incendies et les avalanches.

L'autorité administrative compétente de l'État peut également conditionner son autorisation à la conservation sur le terrain de réserves boisées suffisamment importantes pour remplir les rôles utilitaires définis à l'article L. 341-5.

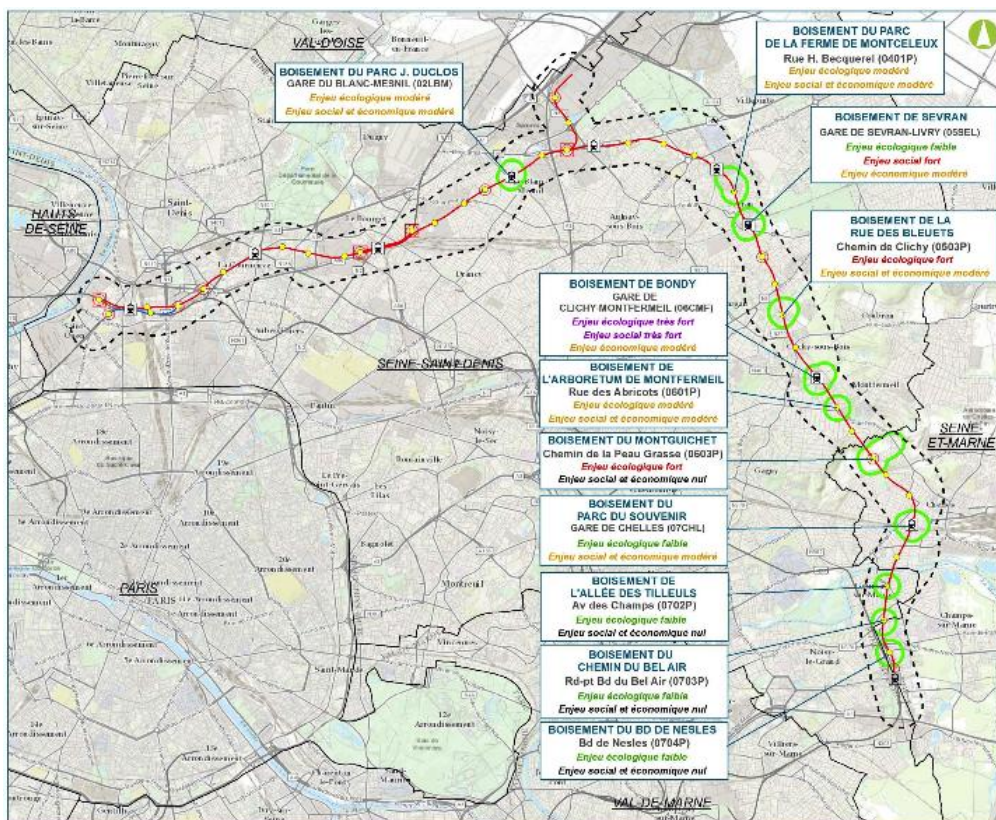
Le demandeur peut s'acquitter d'une obligation mentionnée au 1^o du présent article en versant une indemnité équivalente, dont le montant est déterminé par l'autorité administrative et lui est notifié en même temps que la nature de cette obligation. Le produit de cette indemnité est affecté à l'établissement mentionné à l'article L. 313-1 du code rural et de la pêche maritime pour alimenter le fonds stratégique de la forêt et du bois mentionné à l'article L. 156-4 du présent code, dans la limite du plafond prévu à l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012.

La circulaire DGPAAT/SDFB/2014-914 du 20 novembre 2014 précise les modalités de détermination du coefficient multiplicateur pour la mise en œuvre du 1^o de l'article L.341-6 du code forestier.

Demandes de la SGP :

La Société du Grand Paris (SGP) a déposé, en novembre 2015, une demande d'autorisation de défrichement dans le cadre de la création du projet des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue) du Grand Paris Express, ci-après dénommées lignes 16, 17 Sud et 14 Nord. Cette demande portait sur des zones boisées au droit de cinq sites d'ouvrages du projet : deux gares Aulnay (03ALN) et Sevrans-Livry (05SEL), ainsi que trois puits d'accès et de ventilation (ouvrages annexes 0503P, 0504P, 0603P) et concernait les départements de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne.

Synthèse des enjeux liés aux boisements forestiers à l'échelle des secteurs d'aménagement des ouvrages (Egis, 2016)

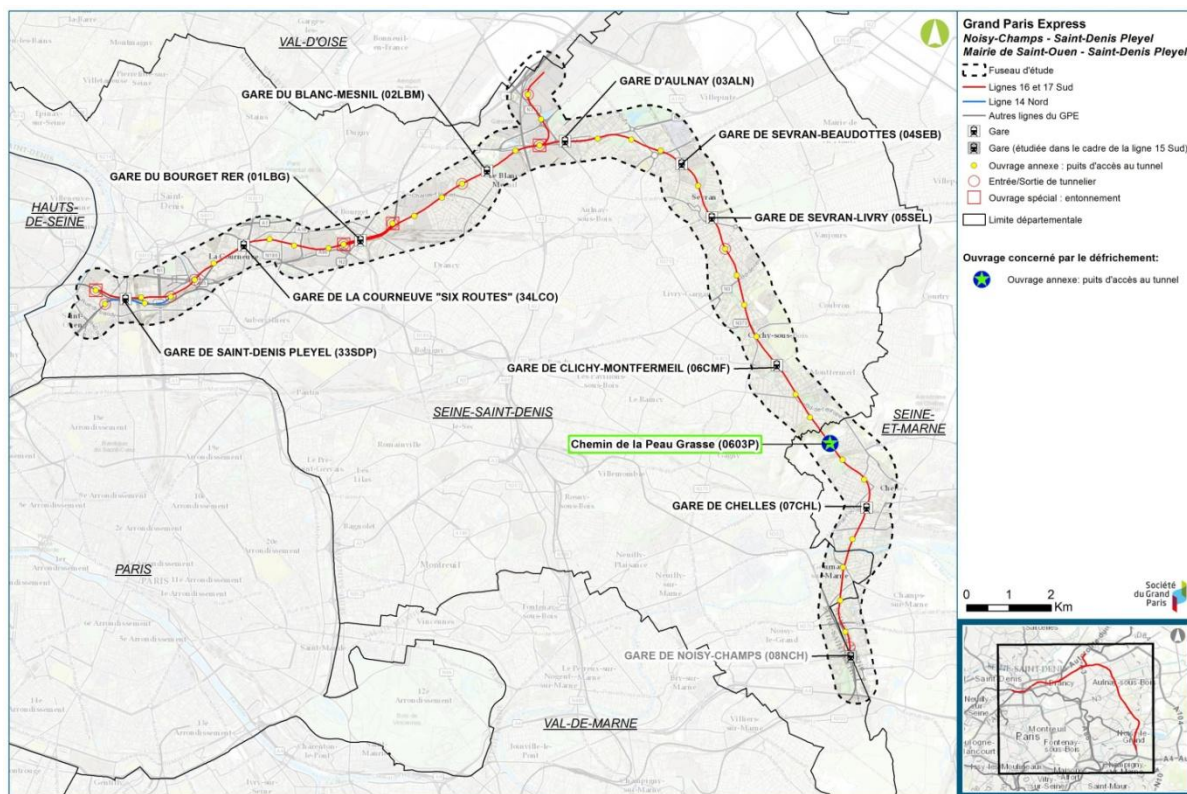


Secteur concerné par l'autorisation de défrichement :

Suite à une visite menée le 21 janvier 2016 conjointement entre la Direction Régionale Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt d'Ile-de-France (DRIAAP) et la Société du Grand Paris sur les sites de ces ouvrages, il s'avère que les surfaces identifiées sur quatre de ces sites n'entrent pas dans le champ de l'autorisation de défrichement pour les raisons suivantes :

- la surface boisée n'atteint pas le seuil réglementaire de 5 000 m² défini en petite couronne parisienne pour les défrichements ;
- et/ou l'état boisé n'est pas constaté (largeur inférieure à 20 mètres ou boisements de moins de 30 ans).

Ainsi, seul le site de l'ouvrage 0603P (chemin de la Peau Grasse) sur la commune de Chelles (77) nécessite une autorisation de défrichement pour une surface de 5 460 m².



Le tableau suivant présente une justification simplifiée de la nécessité d'une demande d'autorisation de défrichement pour le projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord.

Département	Seuil d'autorisation de défrichement (ha) selon l'arrêté préfectoral	Surface cumulée de bois auxquels appartiennent les entités boisées à défricher (ha)	Surface cumulée d'entités boisées à défricher (ha)	Procédure applicable
Seine-et-Marne (77)	1 ha Arrêté préfectoral n°2003/DDAF/SFE/117	71,4 ha	0,54 ha	Autorisation

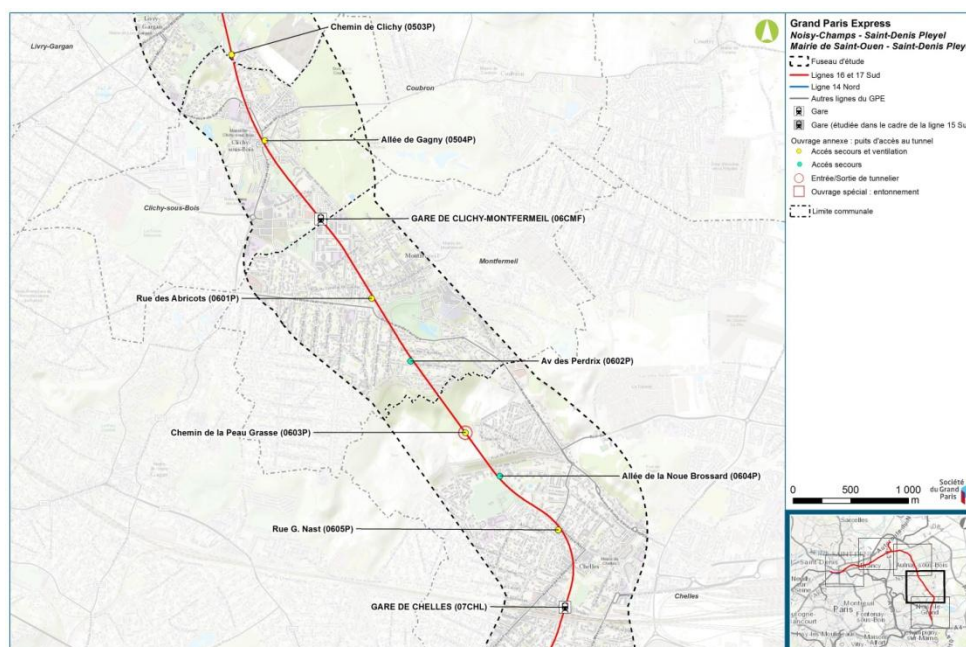
Caractéristiques des boisements à défricher et procédure applicable

Procédure unique :

Parallèlement, les services de l'État ont précisé à la SGP début 2016 les modalités d'entrée en vigueur de la nouvelle procédure d'autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement, et son application au projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du Grand Paris Express. La demande d'autorisation de défrichement déposée par la SGP en novembre 2015 ne peut donner lieu à une autorisation exécutoire, disjointe des autres procédures administratives (police de l'eau et dérogation à la protection des espèces de faune), nécessaires à la réalisation du projet et entrant dans le champ de l'autorisation unique.

En conséquence, la Société du Grand Paris dépose une demande d'autorisation unique, comportant notamment un volet défrichement.

Ce dernier ne concerne que le site de l'ouvrage annexe 0603P - Chemin de la Peau Grasse à Chelles dans le département de Seine-et-Marne, pour une superficie de 5 460 m².





Localisation ouvrage annexe 0603P Chemin de la Peau Grasse à Chelles 77

Procédures préalables au dépôt de la présente demande d'autorisation de défrichement :

Avis de l'Autorité environnementale (Ae-CGEDD) sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et l'étude d'impact : l'Ae-CGEDD a rendu un avis délibéré le 28 mai 2014 ;

Déclaration d'utilité publique au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :

- L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des lignes 16, 17 Sud (ligne rouge) et 14 nord (ligne bleue) s'est déroulée du 13 octobre au 24 novembre 2014.
- Le projet des lignes 16, 17 Sud (ligne rouge) et 14 nord (ligne bleue), du métro automatique du Grand Paris Express a été déclaré d'utilité publique par décret n° 2015- 1791 du 28 décembre 2015;
- Mise en compatibilité des documents d'urbanisme au titre du code de l'urbanisme : la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été effectuée dans le cadre de la procédure de la déclaration

d'utilité publique en 2014 ; la déclaration d'utilité publique du 28 décembre 2015 emporte la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Procédures concomitantes ou postérieures au dépôt de la présente demande d'autorisation de défrichement :

- Autorisation au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement (Police de l'eau) ;
- Mise à jour de l'étude d'impact tel que requis par l'avis de l'Ae-CGEDD du 28/05/2014 : l'étude d'impact actualisée constitue le document d'incidences prévu dans la composition du dossier de demande d'autorisation au titre de la police de l'eau (articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement) ;
- Dérogation exceptionnelle de destruction et/ou de déplacement d'espèces protégées au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement ;
- Permis de démolir au titre du code de l'urbanisme ;
- Permis de construire des gares au titre du code de l'urbanisme ;
- Archéologie préventive au titre du code du patrimoine.

Plans des terrains à défricher.



Zones à défricher et extrait cadastral au sein du site de l'ouvrage 0603P (Egis, 2016)

Le tableau précise, pour chaque parcelle, son classement au Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Chelles. Aucune des parcelles concernées par la demande d'autorisation de défrichement n'est classée en « Espace Boisé Classé ».

La Société du Grand Paris dispose d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour les lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue), par le décret n° 2015-1791 du 28/12/2015. Toutes les parcelles faisant l'objet de la demande d'autorisation de défrichement sont incluses dans la bande de la Déclaration d'Utilité Publique.

Les parcelles concernées sont soit des parcelles appartenant au domaine public, dans le cas présent appartenant à l'Agence des Espaces Verts ou à la commune de Chelles, soient des parcelles privées. La Société du Grand Paris transmettra les mandats des propriétaires, autorisant la Société du Grand Paris à réaliser le défrichement de sa (ses) parcelle(s), à la Direction Départementale du Territoire de Seine-et-Marne. En tout état de cause, la Société du Grand Paris prend note que le dossier est complet et recevable comme l'indique la DDT 77 dans son avis.

Ouvrage	Commune	Surface emprise travaux (m²)	Surface totale du boisement (m²)	Surface totale du défrichement (m²)	Identifiant Parcelle	Superficie totale de la parcelle	Emprise à défricher	Propriétaire actuel	Destination des terrains après défrichement	Classe PLU
Puits d'accès (0603P)	Chelles	26 306	713 950	5 460	77108CB0210	1005	932	Région IdF - AEV	Restitution conformément aux caractéristiques d'origine et émergence définitive du puits. Le chemin de la Peau Grasse sera entièrement restitué	Na
					77108CB0209	1623	1255	Région IdF - AEV		Na
					77108CB0208	1037	365	Région IdF - AEV		Na
					77108CB0205	4129	553	Commune de Chelles		Na
					77108CB0206	940	938	Consorts FOURNIER		Na
					77108CB0207	1319	1301	Consorts FOURNIER		Na
					77108CB0211	1331	116	Région IdF - AEV		Na

Références cadastrales et propriétaires actuels

Rappel de l'étude d'impact :

Pour rappel, les bandes boisées (bosquets) au sud du Montguichet sont des taillis boisés, ayant fait l'objet de coupes antérieures, avec préservation d'arbres adultes. Ces boisements constituent une repousse spontanée du boisement adjacent : le bois du Montguichet d'une surface totale de 71,4 ha.

Les arbres sont denses et relativement jeunes (entre 10 et 25 ans) et les sujets les plus mûres atteignent plus de 50 ans.

Ces deux entités forment une continuité boisée avec les peuplements du Montguichet, au nord du chemin de la peau grasse. À ce titre, ils forment un seul boisement au sens du code forestier. À noter néanmoins un état de conservation dégradé pour les bandes boisées concernées par l'emprise travaux.

Type d'enjeu	Description	Niveau d'enjeu
Enjeu écologique	Ces taillis constituent l'extrémité sud du boisement de Montguichet. Ce massif boisé est identifié comme réservoir de biodiversité et comme secteur d'intérêt reconnu au SRCE d'Ile-de-France et est connecté à la Plaine de Sempin et au Fort de Chelles. À ce titre le boisement du Montguichet constitue un corridor boisé d'intérêt pour le déplacement des espèces. Les lisières et les coteaux thermophiles des trois bosquets abritent une biodiversité diversifiée favorable aux reptiles et aux insectes. Les prairies situées aux alentours sont également favorables au Thécla de l'Orme ou le Flambé, insectes rares ou assez rares en Ile-de-France et protégés, ou encore l'Orvet fragile ou le Lézard des murailles. Les entités boisées constituent également des habitats pour le cortège des oiseaux des milieux boisés et des milieux semi-ouverts ainsi que pour les mammifères protégés, comme la Pipistrelle commune ou l'Écureuil roux ou encore les amphibiens (Crapaud commun). À noter qu'aucun gîte à chiroptère n'a été identifié sur la zone d'emprise à défricher. Toutefois, les espèces contactées au sein des bosquets concernés par le défrichement, bien que protégées restent peu patrimoniales et bénéficient de la présence de nombreux habitats à proximité immédiate, en bien meilleur état de conservation.	Enjeu modéré
Enjeu social	Les trois bosquets sont des taillis denses, dont l'état de conservation est dégradé. Des encombrants et dépôts de matériaux divers sont notamment entreposés en lisière. En outre, aucun aménagement n'est réalisé. Ils n'ont pas vocation à accueillir du public. Leur fréquentation est donc réservée aux seuls riverains.	Absence d'enjeu
Enjeu économique	Le boisement ne fait pas l'objet d'activités de production sylvicole ou économiques en relation avec des activités de tourisme ou de loisirs.	Absence d'enjeu

Destination des terrains après défrichement :

Concernant le site de l'ouvrage annexe 0603P, l'emprise concernée par la demande d'autorisation a pour vocation d'accueillir :

- des installations temporaires de chantier, nécessaires à la réalisation de l'ouvrage annexe ;
- du stockage de matériel ;
- les éléments et installations nécessaires au lancement du tunnelier T8 et à la sortie du tunnelier T4.

À terme, sur l'emprise visée, seules les émergences du puits resteront visibles : grille de ventilation/désenfumage et de la trappe d'accès pompier. Aussi, après une remise en état des terrains, la majorité de l'emprise visée sera restituée conformément aux caractéristiques d'origine.

Contexte forestier du site objet de la demande :

Des expertises ont été menées entre juin et septembre 2014 par le bureau d'études Biotopie afin de caractériser les milieux boisés situés dans un rayon de 250m autour des émergences prévisibles des ouvrages du projet.

Une analyse complémentaire a également été réalisée par Egis en septembre 2015 sur les milieux non couverts par l'étude initiale (emprises modifiées en 2015 dans le cadre de l'avancement de la conception du projet) et sur les sites boisés localisés au sein ou à proximité des emprises du projet. L'expertise a également consisté à parcourir les emprises travaux prévisibles et leurs alentours, jusqu'à une distance de 250 m autour des ouvrages, lorsque des milieux boisés étaient présents.

Ces expertises ont permis de déterminer les zones boisées répondant aux critères de définition de boisement au sens du code forestier, qui sont présentées ci-après.

Pour rappel, ces critères sont définis sur la base des définitions présentées dans le CERFA 51240*07, à savoir :

- Sol occupé par des arbres et arbustes d'essences forestières, à condition que leur couvert (projection verticale des houppiers sur le sol) occupe au moins 10% de la surface considérée ;
- Jeunes plants ou de semis naturels, caractérisés par la présence d'au moins 500 brins d'avenir bien répartis à l'hectare ;
- Superficie minimale d'au moins 5 ares (bosquet) et largeur moyenne en cime au minimum de 15 mètres. En outre, la visite, conjointement menée le 21 janvier 2016 entre la DRIAAF et SGP au sein des sites des ouvrages, a permis de préciser que seul le site de l'ouvrage 0603P nécessitait une demande d'autorisation de défrichement.

Boisement du Montguichet (0603P)

Les bandes boisées (bosquets) au sud du Montguichet sont des taillis boisés, ayant fait l'objet de coupes antérieures, avec préservation d'arbres adultes. Ces boisements constituent une repousse spontanée du boisement adjacent : le bois du Montguichet. Les arbres sont denses et relativement jeunes (entre 10 et 25 ans) et les sujets les plus mûres atteignent plus de 50 ans. Ces entités forment une continuité boisée avec les peuplements du Montguichet. À ce titre, ils forment un seul boisement au sens du code forestier. À noter néanmoins un état de conservation dégradé pour les trois bandes boisées.



Boisement du Mont Guichet - Site de l'ouvrage annexe 0603P (Egis, 2015)

Résultats des expertises de terrain	
Méthodologie d'inventaire	
Dates de passage sur le terrain	06/08/2014 (Biotope)
	29/09/2015 (Egis)
	21/01/2016 (DRIAAF et SGP)
Critères d'identification de l'état boisé au sens du code forestier	
Principales essences observées	Essences forestières : Chêne pédonculé, Érable, Frêne commun, Robinier pseudo-acacia pour la strate arborée, Cornouiller sanguin, Églantier, Orme champêtre pour la strate arbustive : Essences non forestières : arbres fruitiers (pommier, noyer...)
Superficie de la formation boisée	713 950 m ² , donc > à 500 m ²
Largeur moyenne en cime	20 m, donc > à 15 m (<i>Seuil de définition d'un boisement au sens du Code forestier</i>)
Couvert	95%, donc > à 10% de la surface considérée (<i>Seuil de définition d'un boisement au sens du Code forestier</i>)
Conclusion sur l'état boisé	Cette entité est un boisement au sens du Code forestier
Critères déclenchant l'autorisation ou l'exemption d'autorisation selon le code forestier	
Superficie du boisement	71,4 ha donc > à 1 ha (<i>Seuil départemental déclenchant la nécessité d'une demande d'autorisation de défrichement (11/06/2003)</i>)
Age du boisement	10 à 25 ans avec des sujets de plus de 50 ans (> 30 ans) (<i>Seuil déclenchant la nécessité d'une demande d'autorisation de défrichement</i>)
Conclusion sur la nécessité de demande d'autorisation	Cette entité est soumise à demande d'autorisation de défrichement

Impacts sur le milieu naturel et mesures associées :

Les emprises travaux nécessaires à la réalisation de l'ouvrage 0603P sont localisées :

- en bordure de la ZNIEFF 1 « Côte de Beauzet et Carrière Saint-Pierre » ;

- au sein de l'Espace Naturel Sensible du Montguichet. Ce site comprend l'ensemble des massifs boisés de Montguichet ainsi que les espaces agricoles et prairiaux situés sur les coteaux et couvre un très vaste territoire.



Mesures en phase chantier :

Concernant la ZNIEFF 1 « 77108001 : Côte de Beauzet et Carrière Saint-Pierre » :

- mesures de délimitation fine des emprises et de balisage des emprises du chantier
- mesures d'évitement et de réduction des impacts directs et indirects sur la faune.

Concernant l'Espace Naturel Sensible du Montguichet :

- mesures de suivi écologique de chantier et de management environnemental, comprenant la délimitation fine des emprises et de balisage des emprises du

chantier. Cette mesure est développée dans le chapitre relatif aux impacts sur la faune ci-après ;

- mesures visant à préserver la flore et les habitats naturels ;
- limiter les emprises et le déboisement au strict nécessaire,
- limiter le risque d'envol de poussières,
- mettre en place des mesures de gestion visant à éradiquer les Espèces Exotiques Envahissantes,
- mesures de réduction des impacts directs et indirects sur la faune, développées dans le chapitre relatif aux impacts sur la faune ci-après. Outre le suivi écologique, les principales mesures concernent :
 - La mise en place de dispositifs visant à protéger la faune (clôtures petite faune y compris pour les amphibiens, rendre la zone de travaux peu attractive) ;
 - L'intervention d'écologue spécialiste avant abattage d'arbres à cavité (en dehors des périodes de sensibilité pour la faune, notamment les oiseaux, amphibiens, reptiles et les insectes),
 - De limiter des nuisances sonores et émissions lumineuses (gestion de l'éclairage) visant à diminuer le dérangement de la faune.

Mesures de compensation.

Bien que les impacts induits par les travaux de défrichement soient globalement faibles à modérés, et conformément à la réglementation en vigueur, des mesures de compensation seront mises en œuvre.

La démarche de la Société du Grand Paris s'inscrit dans des programmes d'aménagement écologiques et forestiers (opérations d'améliorations forestières notamment) portés par des partenaires institutionnels.

Ainsi, 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).

La surface recherchée est la surface d'emprise du projet sur le boisement du Montguichet, multipliée par un facteur (ratio de compensation) qui est défini par les services instructeurs de la demande d'autorisation unique, valant autorisation de défrichement.

Le ratio de compensation applicable au projet des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue) est de 3,2, conformément par la Direction Départementale des Territoires de Seine-et-Marne, en charge de l'instruction de la demande d'autorisation de défrichement.

De fait, la surface de compensation recherchée est de 1,75 ha.

Le détail des mesures de compensation (localisation du/des sites de compensation, partenaire institutionnel, modalités de compensation...) est en cours de concertation avec les différents organismes concernés. À la date de rédaction du présent volet, la compensation pour les lignes 16, 17 Sud et 14 Nord s'oriente vers des opérations de

travaux sylvicoles (restauration, entretien, replantation...) à proximité du fuseau d'étude du projet.

Une plus-value écologique sera recherchée dans le cadre de la compensation au titre du code forestier, afin d'optimiser la valeur écologique des boisements de compensation

Rappel de la demande de la Société du Grand Paris.

La Société du Grand Paris (SGP) a déposé une première demande d'autorisation de défrichement dans le cadre de la création du projet des lignes 16, 17 Sud (rouge) et 14 Nord (bleue), en date du 13 novembre 2015 et concernant des zones boisées au droit de cinq sites d'ouvrages du projet : deux gares (Aulnay 03ALN, Sevran - Livry 05SEL) et trois puits d'accès et de ventilation (0503P, 0504P, 0603P).

Suite à une visite conjointement menée le 21 janvier 2016 entre la DRIAAF et SGP au sein des sites des ouvrages, il s'avère que les surfaces identifiées ne sont pas soumises à une demande d'autorisation de défrichement pour les raisons suivantes :

- la surface boisée n'atteint pas le seuil réglementaire de 5 000 m² défini en petite couronne parisienne pour les défrichements ;
- et/ou l'état boisé n'est pas constaté (largeur inférieure à 20 mètres ou les boisements de moins de 30 ans). Ainsi, seul le site de l'ouvrage 0603P sur la commune de Chelles (77) fait l'objet de la présente demande d'autorisation de défrichement pour une surface de 5 460 m². Comme exposé dans le présent volet H de l'autorisation unique, et au vu :
- de la composition des bandes boisées visées par la demande d'autorisation de défrichement, dont l'état de conservation est dégradé (taillis boisés ayant fait l'objet de coupes antérieures, avec préservation d'arbres adultes, constituant une repousse spontanée du bois de Montguichet adjacent) ;
- des enjeux écologiques globalement modérés au sein du site de l'ouvrage annexe 0603P ;
- des enjeux social et économique nuls ;
- de la destination des terrains après défrichement, où seules les émergences du puits resteront visibles : grille de ventilation/désenfumage et trappe d'accès pompier ;
- de la remise en état des terrains, permettant à la majorité de l'emprise visée d'être restituée conformément aux caractéristiques d'origine ;
- de l'impact des opérations de défrichement de l'emprise travaux de l'OA 0603P caractérisé comme modéré au regard des enjeux en présence ;
- des mesures d'évitement et de réduction proposées, ainsi que des mesures compensatoires (développées dans le cadre de la demande de dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats (article L.411-2 du code de l'environnement), volet G de la demande d'autorisation unique), permettant de ne pas dégrader l'état de conservation des populations animales locales ;
- de la démarche de la Société du Grand Paris s'inscrivant dans des programmes d'aménagements écologiques et forestiers (opérations d'améliorations forestières) portés par des partenaires institutionnels ;

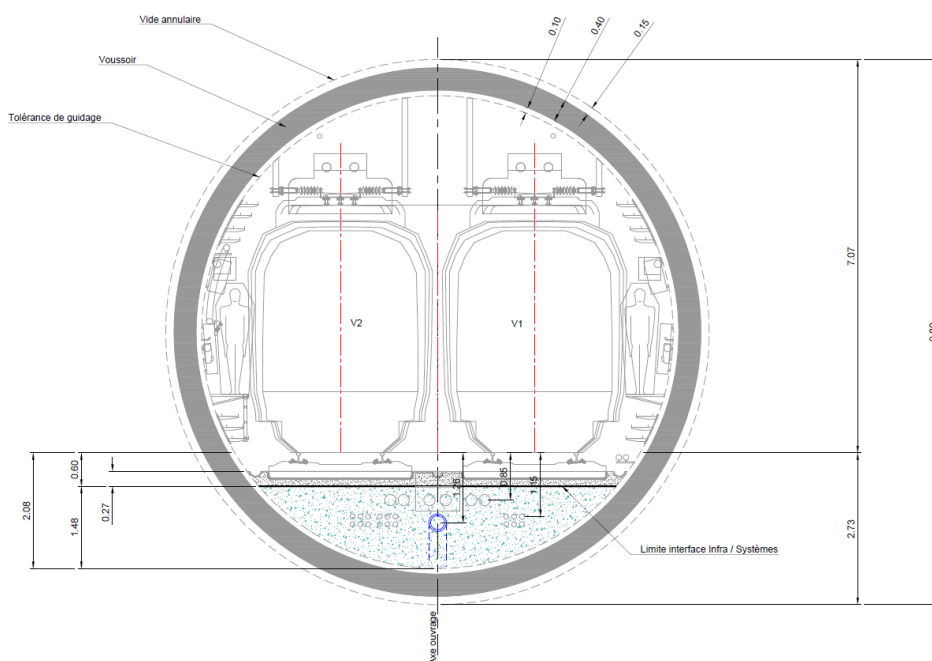
- de l'absence d'incidence significative du défrichement sur les sites Natura 2000 proximaux ;

La Société du Grand Paris demande l'autorisation de défrichement concernant 7 parcelles de la commune de Chelles (77), pour un total de surface à défricher de 0,54 ha (5 460 m²).

1.5. Présentation générale des ouvrages.

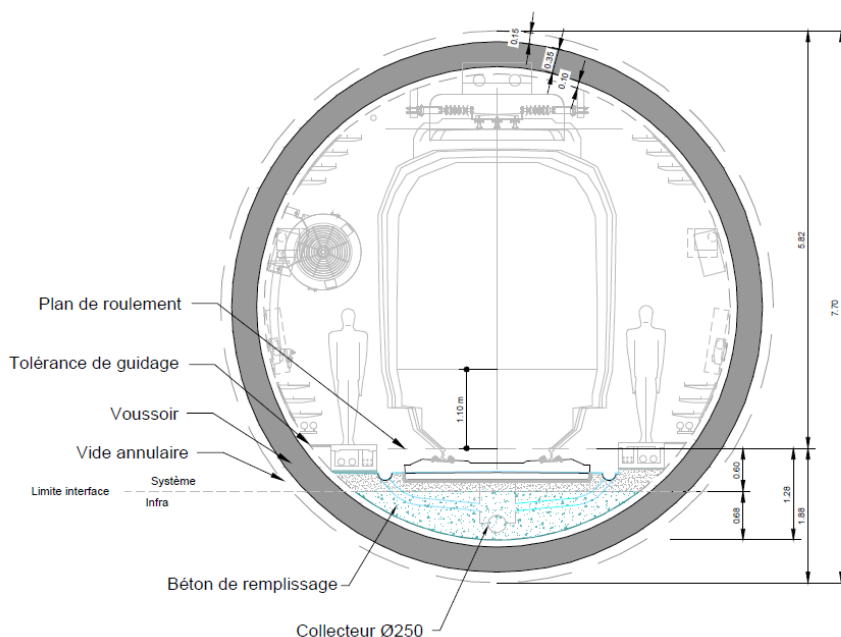
1.5.1. Le tunnel.

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



Coupe type du tunnel bi-voies (Egis / Tractebel, 2016)

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



Coupe type du tunnel monovoie (Egis / Tractebel, 2016)

1.5.2. Les puits d'attaque et de sortie des tunneliers.

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

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

1.5.3. Les gares.

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

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

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

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

Les services, les quais et les trains sont en particulier entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). En outre, il est prévu que les cheminements d'accès et de correspondance soient systématiquement mécanisés : la mécanisation est alors assurée par des ascenseurs et/ou par des escaliers mécaniques. De plus, les

espaces sont conçus afin de faciliter leur usage par des personnes souffrant d'un handicap sensoriel ou cognitif.

Le dimensionnement des espaces (quais, salles d'accueil...) comme des équipements (escaliers mécaniques, ascenseurs...) est étudié afin de garantir un usage fluide du réseau, y compris aux périodes de pointe et donc de réduire les temps de parcours et de correspondances.

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

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

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

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

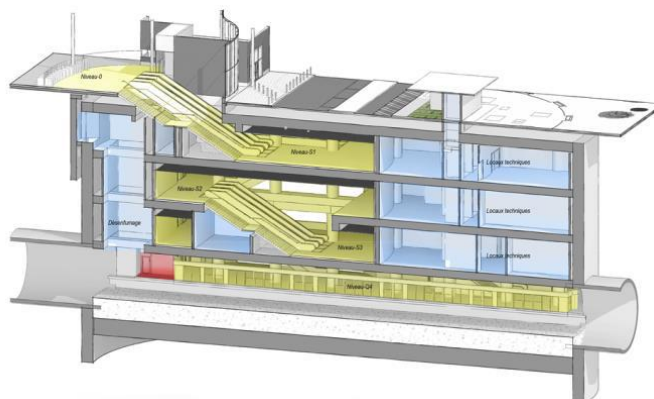
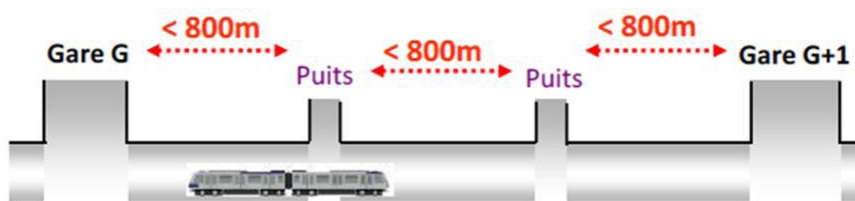


Schéma de principe de la gare de Chelles (Egis / Tractebel, 2016)

1.5.4. Les ouvrages annexes (puits de ventilation et d'accès secours).

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

Ces deux fonctions sont intégrées en un seul ouvrage dans le projet.



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

Les fonctions principales de ces ouvrages sont les suivantes :

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

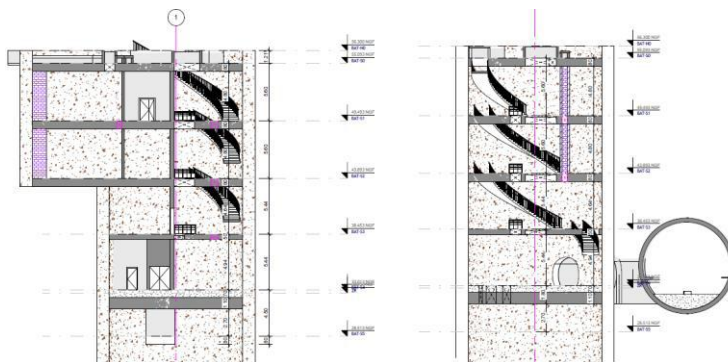
Les puits sont souvent multifonctionnels.

A. Accès de secours.

Les accès de secours doivent permettre une intervention rapide et efficace des pompiers et services de secours, en n'importe quel endroit, en cas de sinistre. Les puits d'accès de secours des tunnels sont disposés avec un intervalle maximum de 800 mètres, et à moins de 800 mètres d'une gare, conformément à l'arrêté du 22

novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport publics guidés urbains de personnes.

Compte tenu des contraintes de tracé, plusieurs de ces puits ont une profondeur supérieure à 30 mètres, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard.



**Schéma de principe d'un ouvrage annexe type puits de secours circulaire décentré
(Egis / Tractebel, 2016)**

B. Ventilation / désenfumage.

Les puits de ventilation assurent plusieurs fonctions essentielles :

- D'une part, ils permettent de maintenir une température de confort dans l'ouvrage en évacuant l'air chaud issu de l'échauffement du tunnel ;
- D'autre part, ils permettent le renouvellement de l'air ;
- Enfin, ils permettent le balayage et l'évacuation de la fumée en cas d'incendie dans le tunnel, cette dernière fonction s'avérant dimensionnante.

Les ouvrages de ventilation / désenfumage sont équipés de ventilateurs permettant l'extraction ou l'insufflation d'air dans le tunnel : il s'agit d'un renouvellement actif.

L'air est extrait vers la surface via des gaines de ventilation et des grilles de rejet. Celles-ci ont une surface de l'ordre de 60 m² en cas de circulation possible, 30 m² lorsqu'elles sont protégées et inaccessibles au public.

Généralement, les ouvrages de ventilation / désenfumage sont mutualisés avec les ouvrages d'accès pompiers. Ces ouvrages, généralement souterrains, seront implantés en fonction du programme technique de la ligne, mais aussi en fonction du contexte urbain dans lequel ils s'insèrent afin de limiter toute nuisance sur leur environnement immédiat.

C. Décompression.

Le déplacement du métro dans le tunnel engendre des zones de surpression situées à l'avant des trains et des zones de dépression situées à l'arrière. Les puits, connectés à la surface du sol, permettent la régulation de ces surpressions et dépressions par mouvement de masses d'air.

En outre, des ouvrages de décompression sont prévus dans l'ensemble des gares du projet.

Sous cette configuration :

- Les pressions ressenties dans les trains par les passagers lors de l'entrée en tunnel et lors du croisement des trains sont acceptables ;
- Les pressions sur les équipements en tunnel sont également à des niveaux acceptables.

D. Épuisement.

Les ouvrages d'épuisement sont destinés à recevoir les eaux d'infiltration et de ruissellement du tunnel, en vue de les recueillir à un point bas du tunnel, puis de les rejeter au moyen d'une pompe dans le réseau d'assainissement local.

Ils sont autant que possible mutualisés avec les puits d'accès des secours et de ventilation. Ces derniers sont alors implantés aux points bas du tracé.

E. Postes de redressement et postes éclairage force.

Les ouvrages annexes constituent une opportunité d'intégration de certains des équipements nécessaires au fonctionnement de l'infrastructure et du système de transport.

Les postes de redressement permettent de transformer l'énergie électrique haute tension alternative (15 ou 20 kV) en courant continu de 1 500 volts, utilisé par les trains. En règle générale, ils sont intégrés dans les espaces des gares. Lorsque les espaces en gare ne le permettent pas, ils sont localisés à des emplacements mutualisés avec des puits d'accès de secours, dans des locaux d'environ 150 m² préférentiellement situés en surface au niveau rez-de-chaussée.

Les postes éclairage force permettent de transformer l'énergie électrique haute tension alternative (15 ou 20 kV) en énergie électrique basse tension alternative (230/400 V), destinée à alimenter les installations électriques dans les gares et dans les ouvrages annexes. Ils sont intégrés aux emprises souterraines de ces ouvrages.

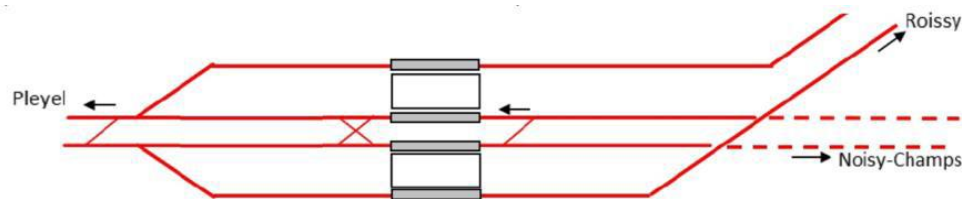
1.5.5. Les ouvrages spéciaux (entonnement, débranchement et dévoiement).

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

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

A. Ouvrages d'entonnement bitube de la ligne 17.

La configuration de la gare du Grand Paris Express Le Bourget RER prévoit le passage de la ligne 17 Sud sur les quais extérieurs et le passage de la ligne 16 sur les quais centraux. De ce fait, la ligne 17 Sud comporte nécessairement deux tunnels monovoies de part et d'autre de la boîte de la gare (configuration dite « bitube »), alors que la ligne 16 comporte un seul tunnel à deux voies (configuration dite « monotube »).



Principe de fonctionnement de la gare du Bourget RER (Egis / Tractebel, 2016)

Deux ouvrages d'entonnement sont donc nécessaires : un à l'est et l'autre à l'ouest de la gare Le Bourget RER.

B. Entonnement Ouest.

Le tunnel bitube de la ligne 17 commence à l'ouest de la gare du Bourget RER dans un ouvrage d'entonnement prévu à cet effet : l'entonnement Ouest.

Cet ouvrage permet le raccordement des voies des lignes 16 et 17 Sud ; la configuration bitube évite le croisement à niveau des voies, facilitant ainsi l'exploitation et les correspondances en gare.

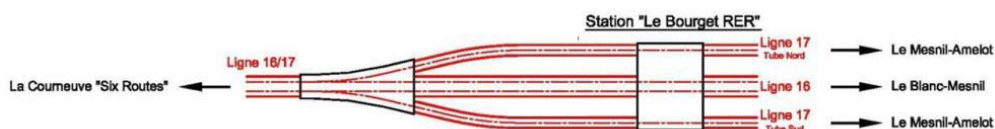


Schéma de l'ouvrage d'entonnement Ouest des lignes 16 et 17 Sud (Egis / Tractebel, 2016)

C. Entonnement Est.

À l'est de la gare Le Bourget RER, la ligne 17 bifurque vers le nord pour rejoindre, à terme, la gare Grand Paris Express Le Bourget Aéroport, puis Roissy et Le Mesnil-Amelot.

Le tube sud de la ligne 17 Sud passe ainsi au-dessus du tunnel de la ligne 16. Afin de répondre au mieux aux exigences d'optimisation des phases de réalisation du réseau, le projet, objet du présent dossier, intègre la réalisation du tronçon bitube de la ligne 17 Sud, bien que les mises en service des autres tronçons de la ligne 17 soient prévues ultérieurement.

Ainsi, à l'est de la gare Le Bourget RER, les tubes nord et sud du bitube de la ligne 17 se prolongent donc sur une distance de 800 mètres environ jusqu'à un second ouvrage d'entonnement qui permet de les réunir : l'entonnement Est.

La figure ci-dessous présente le principe de fonctionnement de cet ouvrage. Le tunnel à deux voies se dirigeant vers Le Mesnil-Amelot sera réalisé dans une phase ultérieure du projet Grand Paris Express.

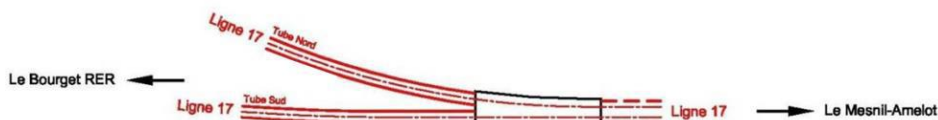


Schéma de l'ouvrage d'entonnement Est monotube/bitube de la ligne 17 (Egis / Tractebel, 2016)

Cet ouvrage d'entonnement permettra de réaliser ultérieurement le prolongement de la ligne 17 avec un seul tunnel à deux voies (opération non incluse dans le présent projet). Cette configuration est plus favorable qu'une configuration présentant deux tunnels car elle permet de limiter les expropriations, les longueurs d'aménagement, le nombre d'ouvrages annexes, les coûts, ainsi que les durées de réalisation.

D. Ouvrage de débranchement du SMR « Nord ».

Le projet, objet du présent dossier, est conçu pour permettre la réalisation d'un ouvrage de débranchement du tunnel entre les gares d'Aulnay et du Blanc-Mesnil : l'entonnement de débranchement vers le SMR d'Aulnay.

Cet ouvrage permet d'offrir une liaison directe entre la ligne 16 et le futur Site de Maintenance et de Remisage « Nord » du réseau Grand Paris Express, réalisé à Aulnay-sous-Bois, sur l'ancien site de Peugeot « PSA » d'Aulnay.

La réalisation de cet ouvrage rend la réalisation du tunnel de raccordement entre la ligne 16 et le SMR plus simple et moins coûteuse. L'ouvrage d'entonnement contiendra également un puits de ventilation / désenfumage et d'accès des secours, permettant ainsi la mutualisation des coûts de construction.

1.5.6. Principes de gestion et quantité des déblais.

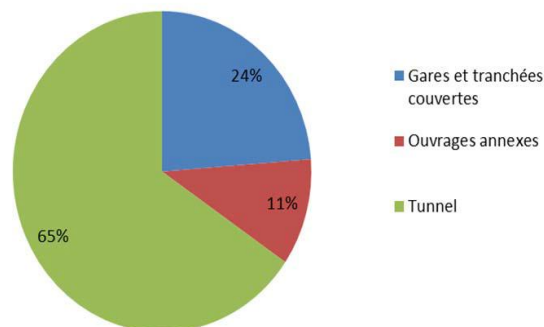
La stratégie de gestion prévue et formalisée dans le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED) s'articule autour de cinq orientations principales :

- Privilégier les modes de transports alternatifs (fluvial et ferré) et établir une logistique durable de l'évacuation des déblais (massification des flux, recherche de solutions innovantes, mise en place d'outils logistiques spécifiques) ;
- Favoriser un transport routier plus productif, respectueux de l'environnement et plus sécurisé en recherchant la maîtrise de l'empreinte environnementale du transport routier et l'amélioration de la sécurité ;
- Assurer une gestion rationnelle et économe des déblais en limitant le stockage définitif des terres inertes notamment, en recherchant toutes les voies de valorisation et en traitant spécifiquement et le plus tôt possible les terres polluées ;
- Développer la synergie entre les acteurs et le territoire afin de préparer l'arrivée des chantiers, accompagner leur bon déroulement, valoriser les opportunités offertes, notamment dans le cadre de projets de développement local et contribuer au développement des territoires ;
- Organiser le suivi opérationnel des chantiers en adaptant si besoin le Schéma directeur sur la durée des chantiers et en l'inscrivant dans une démarche « qualité-évaluation ».

Les principes de gestion des déblais à partir de chaque site de production sont affinés au fur et à mesure des étapes du projet. En phase de maîtrise d'œuvre, la Société du Grand Paris s'est adjointe les conseils d'un assistant à maîtrise d'ouvrage spécialisé en logistique et en gestion des déblais, afin d'aller plus loin dans la démarche de planification et pour concevoir des scénarios de gestion adaptés aux territoires d'implantation des projets.

D'une manière globale, la production estimée des déblais est reprise dans le tableau ci-dessous :

	VOLUME (en M ³)
Gares et entonnements	961 700
Ouvrages annexes	436 700
Tunnels	2 649 000
TOTAL	4 047 400



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

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

Les principaux travaux générateurs de déblais sont la construction du tunnel qui représente 65 % du volume total et les gares et tranchées couvertes avec 24 % du volume. Le reste des déblais provient essentiellement de la réalisation des ouvrages annexes.

La répartition des modes d'extraction est la suivante :

Terrassement à l'air libre	1 398 400 m3	35%
Tunneliers	2 649 000 m3	65%

Qualité des déblais :

L'analyse, dans l'état initial, des données issues des études disponibles, mais également la consultation des bases de données publiques BASOL et BASIAS, des photographies aériennes anciennes de l'IGN (site internet Géoportail) et les études environnementales réalisées au droit des sites à proximité du tracé, ont mis en évidence les enjeux liés à la pollution des terrains de surface.

Ils sont principalement localisés au niveau d'anciennes activités industrielles situées autour de Saint-Denis et Saint-Ouen (extrémité Ouest du projet). De même, des installations polluantes de type : garage automobiles, station-service, ancien terminal TRAPIL ou divers anciens sites industriels, localisées à proximité du projet, accroissent le risque de découvrir des sols pollués sur les communes suivantes : Chelles, Sevrans, Le Bourget, La Courneuve ou Aubervilliers.

Mesures particulières :

Les terres polluées feront l'objet de **plans de gestion spécifiques**.

- Leur excavation et leur stockage temporaire sur les sites de chantier avant leur évacuation seront encadrés pour **éviter la contamination** des autres volumes de terres et des sols en surface.

- Des **chantiers de dépollution** anticipée pourront être mis en œuvre en fonction des contraintes du chantier, des autorisations et du planning de réalisation des terrassements pour tenir les calendriers de mises en service.
- Ces terres pourront être évacuées vers des **centres de traitement** afin de pourvoir les réintégrer dans des filières pour matériaux inertes et éviter leur stockage définitif dans des installations de déchets dangereux (ISDD).
- Des mesures comme **l'aération des fouilles**, permettront de réduire les risques sanitaires associées.
- Des mesures spécifiques seront prises pour éviter la pollution des eaux souterraines (bâchage, protection des exutoires...).

Plateformes de transbordement des déchets :

Les dispositions envisagées, dans l'état actuel du dossier, sont les suivantes :

- Une plateforme fluviale est prévue sur le canal Saint-Denis au droit de l'ouvrage annexe 3303P, ce qui permettra un acheminement par barges, (Tunnelier 2A)
- Une plateforme ferroviaire de transbordement du Bas Martineau à proximité de l'entonnement Ouest –ouvrage annexe 0100P- sur la commune de La Courneuve, l'acheminement par voie ferrée concernera les tunneliers 3, 4A, 4B et 5,
- Deux plateformes de tri et de caractérisation des déblais seront installées sur l'ancien site de PSA à Aulnay-sous-Bois, à proximité de l'ouvrage annexe 0220P et du raccordement de la ligne 16 au SMI-SMR d'Aulnay., cette plateforme a la particularité d'être proche des axes routiers (A3, A1 et RN 370), mais pourrait également être raccordées au réseau ferré.
- Deux plateformes de tri et de caractérisation « déportées » sont envisagées :
 - L'une à Saint Thibault les Vignes, près de Champs sur Marne (déblais du tunnelier 9) avec possibilité de transport par voie fluviale sur la Marne
 - L'autre à Bruyères-sur-Oise, située à 35km au Nord-ouest de Saint-Denis, raccordable au réseau ferré et situées près de l'Oise et pourrait recevoir les déblais des tunneliers 1, 2A, 3, 4A, B et 5.

Valorisation ou élimination des déchets :

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

Comme mentionné précédemment, un des objectifs principaux de la Société du Grand Paris est de valoriser au maximum les déblais qui seront extraits pour les travaux du Grand Paris Express. Ainsi, sont notamment considérés comme de la valorisation le type d'opérations suivantes :

- Réutilisation sur le site lui-même d'excavation ou sur un autre chantier,
- Réutilisation dans le cadre de réaménagement de carrières :
- Réemploi dans le cadre d'un projet d'aménagement clairement identifié et autorisé. Il s'agit généralement de projets portés par des collectivités ou des

aménageurs et répondant à une réelle finalité indépendamment du stockage de matériaux (par exemple, parcs urbains).

- Réemploi dans la filière du bâtiment et des travaux publics ou toute autre filière industrielle (cimenteries, briqueteries, ...) ou encore au comblement et sécurisation d'anciennes carrières souterraines.

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

- Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI – classe 3), pour les déblais non impactés par les activités de surface ou de sols de surface ayant fait l'objet d'analyses des paramètres ISDI et ne présentant pas de dépassement de ces derniers.
- Installation de Stockage de Déchets Inertes négociée (« ISDI plus »), pour les déblais non impactés par les activités de surface ou de sols de surface ayant fait l'objet d'analyses des paramètres ISDI et ne présentant que des dépassements allant jusqu'à 3 fois le seuil ISDI.
- Installation de Stockage de Déchets Non-Dangereux, non inertes (ISDND – classe 2), pour les déblais présentant des dépassements des seuils ISDI supérieurs à 3 fois le seuil autorisé et donc considérés comme non inertes.
- Installation de Stockage de Déchets Dangereux (ISDD – classe 1), essentiellement pour des déblais présentant des pollutions d'origine anthropiques très importantes.

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

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

Cette démarche s'est traduite par l'établissement d'**accords de partenariats** entre la Société du Grand Paris et les exploitants d'exutoires pour le traitement, le stockage et la valorisation des déblais du Grand Paris Express

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

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

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

Transport des déblais :

Sur la base des hypothèses de transport pour chaque chantier, le potentiel d'utilisation de chaque mode est le suivant :

- Le potentiel d'évacuation par voies ferrées représente environ 1 715 000 m³ soit un peu plus 40 % du volume total de déblais générés par le projet (notamment si suffisamment de sillons sont disponibles sur la durée des chantiers).

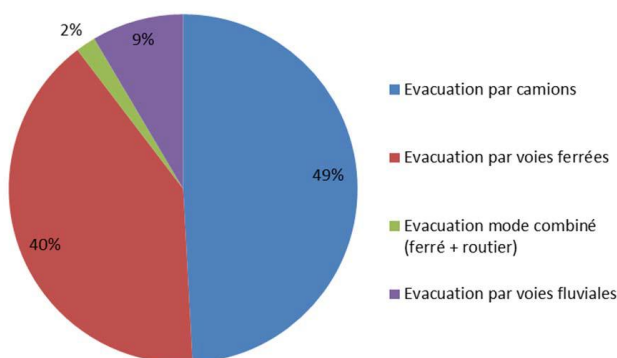
Ce volume des terres est calculé à partir des volumes qui pourront être directement chargés sur les trains ainsi que les matériaux qui devront être acheminés par camion jusqu'aux sites de chargement (Zone Z.I. Mermoz et Ancien site PSA).

- Le potentiel par transport fluvial représente également une opportunité pour limiter le transport par la route, pour environ 10 % du volume total.

De même, ce volume des terres est calculé à partir des volumes qui pourront être directement chargés sur les barges ainsi que les matériaux qui devront être acheminés par camion jusqu'aux sites de chargement (Canal de Saint-Denis, à proximité de l'OA 3303P).

A noter que ces volumes acheminés par voies ferrées ou barges pourront éventuellement comprendre de courts post-acheminements par la route pour desservir les exutoires (sites de valorisation ou de stockage), qui ne seraient pas en bordure de la voie ferrée ou de voie d'eau (tels que des carrières de gypse par exemple). A ce stade d'étude, il n'est pas possible d'estimer précisément ces post-acheminements qui dépendront de la destination des terres.

La répartition du potentiel d'évacuation des matériaux selon les modes de transports disponibles est synthétisée ci-dessous :



Répartition des potentiels d'utilisation de chaque mode de transport (Source Egis / Tractebel – 2015)

1.6. Composition du dossier mis à la disposition du public.

Pièce 1 : Les registres d'Enquête Publique de 31 pages.

Un dossier regroupant :

Pièce 2 : L'Arrêté inter préfectoral n°2017-0294 du 1^{er} février 2017. (En annexe).

Pièce 3 : Le dossier d'Enquête Publique :

- Un volet A « Guide de lecture » ;
- Un volet B « Pièces communes du dossier de demande d'autorisation unique » ;
- Un volet C « Résumé non technique de l'étude d'impact » :
qui fait une synthèse de l'ensemble de l'étude d'impact, et qui présente une synthèse cartographique des principaux enjeux, impacts et mesures à l'échelle des communes concernées par le projet ;
- Un volet D « Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse de la SGP » ;
- Un volet E « Étude d'impact » décomposé en quatre sous-parties pour des raisons de volume du document et de facilitation de l'accès aux différents chapitres ;
- Un volet F « Pièces justificatives de la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau » ;
- Un volet G « Demande de dérogation espèces protégées » ;
- Un volet H « Demande d'autorisation de défrichement » ;
- Un volet I constituant les annexes du dossier de demande d'autorisation unique.
- Dossier d'information.

Pièce 4 : La décision n°E17000002/93 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif Le tribunal Administratif de Montreuil, en date du 18 janvier 2017. (En annexe).

2. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1. Désignation de la Commission d'Enquête.

La décision n° E17000002/93 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montreuil en date du 18 janvier 2017 désignant Monsieur Francis VITEL en qualité de Président de la Commission d'Enquête, Mme Brigitte BELLACICCO, Mme Mariama LESCURE, Monsieur Michel LAGUT, Monsieur Jean-Charles BAUVE en qualité de Titulaires et Mme Sylvaine FREZEL en qualité d'observateur.

2.2. Modalités de l'Enquête Publique.

2.2.1. Déroulement de l'Enquête Publique.

Durée de l'Enquête Publique :

L'Enquête Publique a été ouverte par les Commissaires Enquêteurs le lundi 20 mars 2017 à 8 heures 30 et close le jeudi 20 avril 2017 à 18 heures.

L'Enquête Publique a duré 32 jours, allant du lundi 20 mars 2017 au jeudi 20 avril 2017 inclus.

Dates de permanences :

Après contact avec le Service de la Préfecture de la Seine-Saint-Denis, les dates de permanences ont été fixées.

Les Commissaires Enquêteurs ont reçu :

VILLE	Lieux de permanence	Jours et heures permanences
DÉPARTEMENT DE LA SEINE SAINT-DENIS		
AUBERVILLIERS	Direction générale du développement urbain 120 bis rue Henri Barbusse 93300 – AUBERVILLIERS	Lundi 03/04 de 14h-17h Lundi 10/04 de 14h à 17h.
AULNAY SOUS BOIS	Direction de l'urbanisme Centre administratif 14-16 Bd Félix Faure 93600 – AULNAY-SOUS-BOIS	Lundi 03/04 de 9h à 12h Lundi 10/04 de 9h à 12h
CLICHY-SOUS-BOIS	Place du 11 novembre 93390 – CLICHY-SOUS-BOIS	Lundi 20/03 de 8h30 à 11h30 Lundi 10/04 de 9h à 12h
GOURNAY-SUR-MARNE	7 Avenue Foch 93460 – GOURNAY-SUR-MARNE	Vendredi 31/03 de 14h30 à 17h30 Jeudi 20/04 de 14h30 à 17h30
LA COURNEUVE	Pôle administratif Mécano 3 mail de l'égalité 58 Avenue Gabriel Péri 93120 – LA COURNEUVE	Mercredi 29/03 de 8h45 à 11h45 Lundi 10/04 de 14h à 17h
LE BLANC MESNIL	Place Gabriel Péri 93150 – LA BLANC MESNIL	Lundi 27/03 de 9h à 12h Jeudi 20/04 de 14h15 à 17h15
LE BOURGET	65 av de la Division Leclerc 93350 – LE BOURGET	Lundi 20/03 8h30 à 11h30 Samedi 08/04 de 8h30 à 11h30
LIVRY-GARGAN	3 Place François Mitterrand 93190 – LIVRY-GARGAN	Mardi 21/03 de 14h30 à 17h30 Mercredi 19/04 de 9h à 12h

MONTFERMEIL	Service Technique 55 rue du Lavoir 93370 – MONTFERMEIL	Lundi 27/03 de 9h à 12h Mardi 18/04 de 8h30 à 11h30
SEVRAN	Pôle urbain 1 rue Henri Becquerel 93270 – SEVRAN	Mercredi 22/03 de 8h30 à 11h30 Mardi 11/04 de 9h à 12h
SAINT-DENIS	Bâtiment administratif Unité de santé environnementale (le samedi matin à la mairie de Saint-Denis) Place du Caquet 93200 – SAINT-DENIS	Samedi 25/03 de 9h à 12h Jeudi 30/03 de 9h à 12h Jeudi 20/04 – de 9h à 12h
SAINT-OUEN	Centre administratif F. Lefort 6 Place de la République 93400 – SAINT-OUEN	Vendredi 24/03 de 9h à 12h Samedi 08/04 de 9h à 12h Jeudi 20/04 de 15h à 18h

DEPARTEMENT DE LA SEINE ET MARNE

CHAMPS SUR MARNE	Place de la Mairie 77420 – CHAMPS-SUR- MARNE	Mardi 28/03 de 8h30 à 11h30 Mercredi 12/04 de 9h à 12h
CHELLES	Parc du souvenir Emile Fouchard 77505 - CHELLES	Lundi 20/03 de 14h30 à 17h30 Vendredi 07/04 de 14h30 à 17h30

Avant chaque permanence, les Commissaires Enquêteurs ont vérifié dans la ville que l'information, à propos de l'Enquête Publique, était toujours affichée sur les panneaux municipaux.

Publications :

Publilégal a assuré la publication de l'arrêté d'ouverture de l'Enquête Publique en faisant appel à des journaux à couverture locale et nationale.

« Aujourd'hui en France » du mardi 28 février 2017.

« La Marne » du mercredi 1er mars 2017.

« Le Monde » du mercredi 1er mars 2017.

« Le Parisien 77 » du lundi 27 février 2017.

« Le Parisien 93 » du lundi 27 février 2017.

« Les Échos du mercredi » 1er mars 2017.

« Libération » du mardi 28 février 2017.

« La Marne » du 22 mars 2017.

« Le Parisien 77 » du 21 mars 2017.

« Le Parisien 93 » du 21 mars 2017.

« Les Échos » du 21 mars 2017.

« Libération » du 21 mars 2017.

Affichages :

L'arrêté a été affiché en mairies ainsi que sur l'ensemble des panneaux d'informations municipales des communes.

La vérification de l'affichage a été faite.

Tenu des registres :

Les registres de l'Enquête Publique, ainsi que toutes les pièces du dossier ont été signés et paraphés par le Président de la Commission d'Enquête.

Un registre électronique a été mis à la disposition du public durant toute la durée de l'Enquête Publique.

En dehors des permanences des Commissaires Enquêteurs, le dossier a été tenu à la disposition du public pendant toute la durée de l'Enquête Publique aux heures d'ouverture des Mairies.

2.2.2. Incidents relevés au cours de l'Enquête Publique.

Aucun incident n'est à relever durant cette Enquête Publique.

2.2.3. Clôture de l'Enquête Publique et modalités de transfert des dossiers et registres.

Les dossiers et registres ont été remis à la Commission d'Enquête.

3. ANALYSE DES OBSERVATIONS.

3.1. Décompte des observations.

Registre électronique

THEMES →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Observations	Loi sur l'Eau	Espèces Protégées	Défrichement	Implantation des gares	Ouvrages annexes	Entonnement SMR	Impact travaux	Accessibilité aux gares	Impact exploitation	Tracé aux abords de gares et des ouvrages	Impact Paysage- environnement	Déroulement de l'enquête	Autres problématiques
51	9	1	1	1	0	0	24	0	2	0	1	0	12

Registre Papier

THEMES →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Observations	Loi sur l'Eau	Espèces Protégées	Défrichement	Implantation des gares	Ouvrages annexes	Entonnement SMR	Impact travaux	Accessibilité aux gares	Impact exploitation	Tracé aux abords de gares et des ouvrages	Impact Paysage- environnement	Déroulement de l'enquête	Autres problématiques
65	6	5	1	0	0	0	19	0	10	2	3	3	16

Total des observations

116	15	6	2	1	0	0	43	0	12	2	4	3	28
-----	----	---	---	---	---	---	----	---	----	---	---	---	----

3.2 - Procès Verbal de synthèse.

Ce document est joint en annexe.

3.3 - Grilles de synthèse des observations portées sur les registres :

- **Papier**
- **Électronique**

Ces tableaux de synthèse sont joints en annexe.