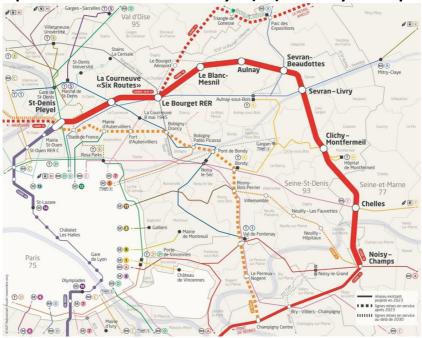
ENQUÊTE PUBLIQUE

Du lundi 20 mars 2017 au jeudi 20 avril 2017 inclus

Concernant: a 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 2^{ème} Partie - Tome 2

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

APPRECIATIONS DE LA COMMISSION SUR LES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À LA DEMANDE D'AUTORISATION IOTA PRESCRITE PAR L'ARRÊTÉ INTER-PRÉFECTORAL N°2017–0294 DU 1^{ER} FÉVRIER 2017

LE RAPPORT D'ENQUETE COMPREND LES 3 PARTIES SUIVANTES IMPRIMEES DANS 3 TOMES DIFFERENTS

1^{ère} Partie – Tome 1

PRESENTATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

PREAMBULE PRESENTATION DU PROJET ORAGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

ANALYSE DES OBSERVATIONS PROCES VERBAL DE SYNTHESE

ANNEXES

2^{ème} Partie – Tome 2

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

APPRECIATIONS DE LA COMMISSION SUR LES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

3^{ème} Partie – Tome 3

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

EI7-002/93 11/05/2017 3

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À LA DEMANDE D'AUTORISATION IOTA PRESCRITE PAR L'ARRÊTÉ INTER-PRÉFECTORAL N°2017–0294 DU 1^{ER} FÉVRIER 2017



Enquête publique

relative à la demande d'autorisation unique IOTA concernant le projet de création des lignes 16, 17 Sud, 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)

Prescrite par l'arrêté interpréfectoral n°2017 – 0294 du 1^{er} février 2017

Conduite du 20 mars au 20 avril 2017

Mémoire en réponse de la Société du Grand Paris

Dossier El7000002/93 du 18 janvier 2017

EI7-002/93 11/05/2017 5

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À LA DEMANDE D'AUTORISATION IOTA PRESCRITE PAR L'ARRÊTÉ INTER-PRÉFECTORAL N°2017–0294 DU 1^{ER} FÉVRIER 2017

Sommaire

Thème n°1 – Loi sur l'Eau	11
Thème n°2 – Espèces protégées	43
Thème n°3 – Défrichement	59
Thème n°4 – Implantation des gares	63
Thème n°5 – Ouvrages annexes	69
Thème n°6 – Entonnement SMR	71
Thème n°7 – Impact travaux	73
Thème n°8 – Accessibilité aux gares	127
Thème n°9 – Impact exploitation	129
Thème n°10 – Tracé aux abords des gares et des ouvrages annexes	145
Thème n°11 – Impact Paysage-Environnement	147
Thème n°12 – Déroulement de l'enquête	149
Thème n°13 – Autres problématiques	153

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À LA DEMANDE D'AUTORISATION IOTA PRESCRITE PAR L'ARRÊTÉ INTER-PRÉFECTORAL N°2017–0294 DU 1^{ER} FÉVRIER 2017

Présentation du mémoire en réponse

L'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 des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord, s'est déroulée du 20 mars au 20 avril 2017.

L'ensemble des observations formulées par le public pendant l'enquête publique a été transmis par la commission d'enquête (PV de synthèse en date du 24 avril 2016).

Les 109 observations ont été renseignées en deux documents : le premier regroupant les observations recueillies sur le registre papier (observations n°1 à 61) et le second regroupant les observations recueillies sur le registre électronique (observations n°1 à 48).

Les observations ont été réparties en 13 thématiques, les 3 premières thématiques relevant de l'objet de l'enquête :

- Thème 1 : Loi sur l'Eau
- Thème 2 : Espèces protégées
- Thème 3 : Défrichement
- Thème 4 : Implantation des gares
- Thème 5 : Ouvrages annexes
- Thème 6 : Entonnement SMR
- Thème 7 : Impact travaux
- Thème 8 : Accessibilité aux gares
- Thème 9 : Impact exploitation
- Thème 10 : Tracé aux abords des gares et des ouvrages annexes
- Thème 11 : Impact Paysage-Environnement
- Thème 12 : Déroulement de l'enquête
- Thème 13 : Autres problématiques.

Thèmes relevant de l'objet de l'enquête

Thèmes ne relevant pas de l'objet de l'enquête

E17-002/93 11/05/2017 9

Les thématiques 5 – Ouvrages annexes, 6 – Entonnement SMR et 8 – Accessibilité aux gares ne présentent aucune observation.

Le présent mémoire apporte une réponse à l'ensemble des observations formulées par le public. Il est organisé par thématique et reprend chacune des observations formulées sur le registre papier, puis sur le registre électronique. Pour certaines thématiques, un grand nombre d'observations a été formulé. Pour une meilleure lisibilité et une continuité de lecture, les observations traitant d'un même sujet ont été regroupées par sous-thématique.

Les réponses de la SGP font l'objet d'une numérotation au sein de chaque thématique afin de faciliter les renvois.

Lorsque certaines observations concernent plusieurs thématiques, les paragraphes ne faisant pas partie de la thématique sont identifiés en italique et entre crochet.

Lorsque plusieurs observations traitent d'une même question, celles-ci peuvent faire l'objet d'une réponse commune ou d'un renvoi vers la ou les réponses traitant du même objet.

Thème n°1 - Loi sur l'Eau

Ce thème regroupe les observations entrant directement dans le champ de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation unique IOTA, c'est-à-dire celles relatives à la police de l'eau, aux demandes d'autorisations de défrichement, aux demandes de dérogations pour destructions d'espèces protégées et aux demandes d'autorisations pour travaux dans un site protégé, étant précisé qu'en l'espèce, seuls les 3 premiers items sont concernés par la demande d'autorisation unique pour la réalisation des lignes 16, 17 Nord et 14 Sud.

Ces observations peuvent être en outre communes à d'autres thèmes. Pour cela un renvoi à la(aux) thématique(s) concernée(s) et à la réponse formulée par la SGP est réalisé.

Risque inondation

M THILL Pierre Louis (observation n°17 sur le registre papier à Chelles du 07/04/2017) :

INCOHERENCE ENTRE LE RESULTAT D'ETUDES ET LE VECU CHELLOIS, INONDATIONS

Annexe 1, étude hydraulique du secteur inondable de Chelles-Gournay

Cette étude ne fait « que » 64 pages, on a donc pu la lire avec application dans le délai imparti.

Le calage du modèle hydraulique intègre un débit de crue 1955 de 800 à 850 m³/s (p.19) pour un débit 1910 de 850 m³/s, un niveau au pont de Gournay de 39,83 m (1955) pour 40,04 m (1910).

Au chapitre 4, calage du modèle hydraulique, information (p.30 §4.2.4.) que le PPRI considère transparents digues et remblais, cela ayant pour conséquences une surestimation de l'enveloppe de crue (surface affectée).

On en déduit donc que ce modèle hydraulique devrait donner des résultats de niveau supérieur à ceux du PPR (puisque la surface est moindre).

Bien que le modèle soit calé sur les crues historiques (4.3.3. p.33) un résultat surprenant apparaît p.43 (§4.4.3.3.), à savoir submersion du canal à partir de 750 m³/s et inondation du quartier Centre Gare (carte en haut) ce que les chellois ayant vécu à cette époque contestent.

Avis et commentaires de la SGP - 1.1 :

Les crues retenues (débits et périodes de retour) pour les simulations de calage, l'état actuel et l'état projet sont rappelées ci-dessous dans le tableau suivant (cf. p.22 de l'annexe 1-I - Étude hydraulique du secteur inondable de Chelles-Gournay) :

Crue type	Débits estimés (m³/s)	Période de retour
Janvier 1910 Orsec 1.4	1150	1000 ans
Janvier 1910	850	100 ans
Janvier 1955	800	50 ans
Avril 1983	550	10 ans
Janvier 1994	509	5 ans

Débits et période de retour retenus pour les simulations

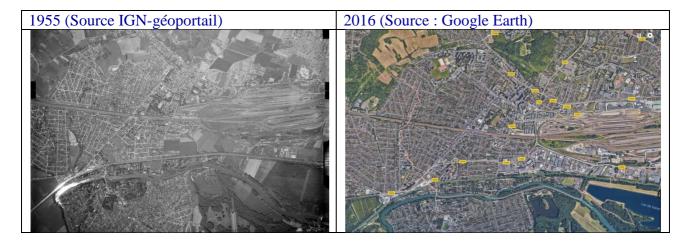
Le calage du modèle a également pris en compte les cotes de crue suivantes (cf. p.23 de l'annexe 1-I - Étude hydraulique du secteur inondable de Chelles-Gournay) :

		Crues			
	1	910	1955	1983	1994
Débit de pointe	850	m3/s	800 m3/s	550 m3/s	509 m3/s
Localisation		Cotes observée			
Ecluse de Vaires	41.38	41.31	41.46	-	-
Barrage de Noisiel amont	41.15	-	40.93	40.16	40.07
Barrage de Noisiel aval	40.97		-	-	-
Pont de Gournay	-	40.04	39.83	-	-
Ecluse de Neuilly	39.7	39.56	38.95	-	37.35
sources des données:	DRIEE	DRIEE		Rapport Cedrat 2000	035
	Banque h	ydro		Rapport Cedrat (anne	exes source DIREN idf/

Cotes de crue disponibles pour le calage du modèle hydraulique

Les écarts constatés notamment au niveau du Canal dans les modèles sont explicables par la prise en compte, dans la modélisation, de toutes les irrégularités de terrain via un maillage 2D réalisé sur le LiDAR en 2015. Ainsi, les digues du canal latéral ainsi que les remblais ferroviaires jouent un rôle majeur dans la distribution des écoulements. Le secteur inondable situé notamment au nord du remblai ferroviaire présente des hauteurs de submersion nettement moins importantes que le secteur sud. Le secteur nord est en effet « protégé » par la présence du remblai ferroviaire qui ralentit les écoulements. Et le débordement côté Nord du Canal semble lié à des surverses au-delà du canal généralisées au moment du pic de crue.

De plus, les modifications topographiques et urbanistiques (donc l'agrandissement des surfaces imperméabilisées augmentant les hauteurs d'eau et accélérant les vitesses d'écoulement) peuvent aussi expliquer le débordement du canal à partir d'un débit de 750 m³/h. Les photographies aériennes de 1955 et de 2016 ci-dessous montrent l'évolution de l'urbanisation.



En synthèse et au regard des éléments ci-dessus, ce sont les modifications topographiques et urbanistiques entre 1955 et 2016 qui expliquent le débordement du canal à partir d'un débit de crue de 750 m3/h.

Avis de la commission d'enquête :

Les réponses de la SGP sont bien argumentées.

Gestion des eaux pluviales et d'exhaure

M. BOYER André (observation n°22 sur le registre papier à Saint-Denis – Lettre envoyée à la ville de Saint-Denis reçue le 07/04/2017) :

La nouvelle fonction de cet ouvrage prévoit l'évacuation, entre autres, des terres, des boues et eaux de forage, soit 600 000 m3 d'après mes calculs.

Les renvois et traitements de ces eaux de forage ne sont pas explicités. Traités puits par puits, l'endroit des rejets d'eau, sauf pour le puits près du canal de Chelles, ne sont pas précisés.

Le traitement de ces eaux, en provenance des chantiers éloignés du canal de Chelles ainsi que les eaux de ruissellement inévitables, transiteront vers les égouts d'eaux pluviales de la ville, reliés directement à la rivière Marne.

Je souhaite savoir par quel moyen ces terres et ces boues seront traitées et comment une eau chargée en calcaire (gypse, marne, etc.) est « nettoyée » avant de retourner dans la nature, pour ne pas polluer les sols ?

Avis et commentaires de la SGP - 1.2 :

Les éléments concernant la gestion des eaux pluviales et des eaux d'exhaure en phase travaux sont présentés au chapitre 4.4 du volet E.3 du dossier. Au-delà des principes de gestion des eaux, sont notamment précisés dans ce chapitre, ouvrage par ouvrage, les éléments suivants :

- Le type d'exutoire retenu (réseau pluvial, réseau unitaire, milieu naturel),
- L'adresse du point de rejet et le gestionnaire de l'exutoire,
- Les volumes et débits concernés.

Compte tenu de l'éloignement de la plupart des ouvrages à des cours d'eau ou canaux, les rejets sont prévus d'être réalisés aux réseaux dans la majorité des cas.

Concernant le cas spécifique du puits 603P, les eaux de forage, dite d'exhaure, seront rejetées au réseau pluvial au niveau du carrefour de la rue du clos Roger et du Chemin de la Peau Grasse (dont le gestionnaire est la Communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne). Avant rejet, les entreprises auront pour obligation de mettre en œuvre un dispositif de traitement spécifique des eaux d'exhaure. Le traitement permettra notamment d'isoler les matières en suspension, corriger le pH, et déshuiler avant rejet.

Préalablement au démarrage des travaux, l'entreprise titulaire du chantier établira avec l'organisme gestionnaire du réseau une convention de rejet. Celle-ci précisera notamment les objectifs en termes de qualité de rejet qui devront être respectés tout au long du chantier. Les dispositifs de traitement mis œuvre seront adaptés aux spécificités de chaque site (qualité des eaux, polluées ou non) et dimensionnées afin de respecter les objectif de rejets.

Une description des principes de traitement des eaux est présentée au chapitre 1.2.3 du volet F du dossier. Les photographies ci-dessous illustrent le type d'installations qui peuvent être mises en œuvre sur les emprises chantier d'un puits d'entrée de tunnelier.



Exemple d'unité de traitement des eaux : à gauche, cuve de réception des eaux brutes ; au fond unité de traitement de l'eau et citerne de CO₂ pour la correction du pH (Source : Egis, 2016)



Exemple d'unité de traitement des eaux : à gauche, évacuation des galettes de boues déshydratées en sortie du filtre-presse sous l'unité de traitement (Source : Egis, 2016)

Un suivi de la qualité des eaux rejetées sera mis en œuvre afin de s'assurer du respect des valeurs limites de rejets mentionnés dans les conventions établies entre les entreprises et les gestionnaires de réseaux.

Avis de la commission d'enquête :

Les réponses de la SGP permettent de bien comprendre les différents dispositifs de traitement des eaux mis en œuvre.

ADEQUA, Association pour le Développement de la Qualité de Vie et du Patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs (observation n°28 sur le registre papier de Chelles, lettre datée du 13/04/2017) :

DES ELEMENTS NATURELS A SECURISER

Il est passé dans le langage courant que « lorsqu'il y du flou, c'est qu'il y a un loup ». Les services et Adequa demandent des garanties à propos de la qualité des eaux et du risque inondation.

S'agissant de la qualité des eaux, l'avis du Service public de l'Assainissement francilien (SIAAP) précise qu'un des impacts de ce projet consiste en « le rejet dans le réseau d'assainissement d'eaux issues des phases de chantier ou d'exploitation, ce qui peut altérer la qualité de la collecte, le transport des effluents ou le traitement des eaux usées » et note que « la qualité des eaux rejetées est rarement décrite, pas plus que les conditions de surveillance qui seront mises en place. »

Adequa souscrit à la demande du SIAAP de « mettre en place un comité de pilotage avec l'ensemble des gestionnaires d'assainissement. »

Avis et commentaires de la SGP - 1.3 :

L'avis du SIAAP a bien été pris en compte par la SGP dans les compléments qu'elle a apporté au dossier de l'autorisation unique IOTA pour en assurer sa régularité.

Aussi la détermination des modalités de gestion et de rejet des eaux site par site, réalisée dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre, intègre en particulier les contraintes liés aux différents exutoires potentiellement envisageables (canaux, cours d'eau, nappes, réseaux) afin d'en évaluer la faisabilité technique. A cette fin, de nombreux échanges ont été menés depuis début 2016 par la maîtrise d'œuvre des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord avec les gestionnaires des réseaux concernés (gestionnaires locaux, DEA du CD 93, SIAAP, ...). Ce travail collaboratif, qui est amené à se poursuivre, permet d'étudier la faisabilité « locale » de rejets d'eaux d'exhaure dans les réseaux et, le cas échéant, d'identifier les adaptations techniques éventuellement nécessaires selon les ouvrages.

En parallèle, une démarche d'élaboration d'une vision globale de la gestion des eaux d'exhaure à l'échelle de l'ensemble des lignes du Grand Paris Express est en cours entre les différentes parties prenantes sous le pilotage général de la SGP et des gestionnaires de réseaux (le SIAAP en particulier). Ce travail co-construit a débuté depuis 2015 sur le périmètre de la ligne 15 Sud puis a été étendu à partir de 2016 à celui des lignes 16, 17 Sud, 14 Nord. Ce travail collaboratif avec les gestionnaires de réseaux, notamment la DEA du CD 93 et le SIAAP, se poursuit et est approfondi par la SGP afin de communiquer les informations sur les calendriers de pompage et de rejets en fonction des plannings de travaux élaborés par les maîtres d'œuvre au fur et à mesure de l'avancement de leurs études. A ce titre des comités de pilotage et des comités techniques sont bien organisés régulièrement pour faire avancer collégialement ce sujet.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête apprécie que la SGP développe un travail collaboratif avec tous les acteurs.

ADEQUA, Association pour le Développement de la Qualité de Vie et du Patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs (observation n°29 sur le registre papier de Chelles, lettre datée du 13/04/2017) :

Concernant le risque « inondation », le CEREMA note que « le document conclut à une compensation globale des volumes soustraits à la crue à l'échelle du projet. Or, la réflexion doit être menée tranche par tranche. »

Adequa relève que dans le dossier, et en contradiction avec le rappel du CEREMA, c'est toujours le cas pour Chelles où le déficit de compensation sur la tranche est rapporté sur l'ensemble du projet.

Selon Adequa, il faut également porter à connaissance les réponses aux questions posées par le CEREMA, par exemple « qu'est-ce qui justifie la différence d'emprise entre la zone inondée par la crue de 1910 (en rouge) et celle calculée par le modèle hydraulique (en bleu) pour un débit équivalent ? ».

Avis et commentaires de la SGP - 1.4 :

Des réponses ont été apportées aux remarques du CEREMA et la plupart d'entre elles ont été intégrées au dossier de demande d'autorisation unique.

Le tableau suivant présente l'intégration des remarques du CEREMA dans le dossier d'enquête publique.

Remarque du CEREMA	Suite donnée dans le dossier de demande d'autorisation soumis à l'enquête
Sur la gare de Chelles, incohérence sur les volumes soustraits à la crue entre les pages 45 et 46.	La rédaction a été corrigée.
p28 : La cote PPRI (40,51 mNGF) prise comme référence pour définir la crue de protection du projet de la gare de Chelles (41,51 + 20cm) correspond-il au niveau réellement atteint par la crue de 1910 ou à un niveau issu d'une modélisation hydraulique ?	Erreur dans la remarque, il s'agit de la cote 40,51 + 20 cm et non 41,51 + 20 cm. Les précisions sur la côte PPRI et la crue de protection sont présentées en page 28 colonne de gauche.
p55 à 60 : l'analyse des volumes soustraits et rendus à la crue en phase travaux et exploitation est clairement présentée par tranche altimétrique de 50 cm. En page 60, le document conclut à une compensation globale des volumes soustraits à la crue à l'échelle du projet. Or, la réflexion doit être menée tranche par tranche. En particulier, on s'aperçoit que les volumes et les surfaces et ne sont pas compensées sur la tranche [40,01 – 40,51 mNGF].	L'analyse de la compensation a lieu globalement et non par tranche sur le secteur de Chelles. La prise en compte des crues exceptionnelles au droit de la gare de Chelles a été ajoutée (cf. ci-après).

Plusieurs point à préciser concernant le franchissement du canal de l'Ourcq : comment est alimenté le canal ?

Quel est le dispositif de régulation des débits transitant dans ce canal, en particulier en période de crue ?° y a-t-il un risque de déversements non contrôlés de la Marne vers le canal pouvant engendrer un risque important de montée des eaux. Si tel est le cas, ce risque doit être pris en compte dans la conception du pont d'accès de la gare de Sevran-Livry.

Le canal (environ 110 km, 10 écluses) est alimenté par la rivière l'Ourcq, un affluent de la rive gauche de l'Ourcq, le Clignon, et deux usines hydrauliques de pompage en Marne à Trilbardou et à Villers-les-Rigault.

Le canal de l'Ourcq comporte trois tronçons de l'amont vers l'aval : la rivière l'Ourcq canalisée sur 10 km de Silly-la-Poterie à Mareuil-sur-Ourcq, le canal à petit gabarit de Mareuil-sur-Ourcq à Pavillons-sous-Bois (90 km), et le canal à grand gabarit jusqu'au bassin de La Villette (10 km environ).

Le canal peut être en crue par la crue de ses affluents à l'amont mais ne déborde pas au droit de la gare de Sevran-Livry. Il n'y a pas de débordement incontrôlé de la Marne dans le canal à l'amont. En cas de crue, elle est évacuée en Seine, tant que la cote de 6,20 m n'est pas atteinte à l'échelle du pont de l'Alma à Paris.

Le pont-passerelle prévu sur le canal de l'Ourcq au droit de la gare de Sevran-Livry, ne comporte pas de pile ou culée dans le lit du canal ; il dégage un tirant d'air de 4,1 m au-dessus des Plus Hautes Eaux Navigables et une section d'ouverture équivalents ou supérieurs à ceux du pont à arche existant de la RD 44 immédiatement à l'aval. Il n'y aura donc aucune dégradation des conditions d'écoulement dans le canal en cas de crue du canal de l'Ourcq dans sa partie amont.

Les écarts constatés notamment au niveau du Canal dans les modèles (crue de 1910 / Trait bleu et trait rouge) sont explicables par la prise en compte, dans la modélisation, de toutes les irrégularités de terrain via un maillage 2D réalisé sur le LiDAR en 2015. Ainsi, les digues du canal latéral ainsi que les remblais ferroviaires jouent un rôle majeur dans la distribution des écoulements. Le secteur inondable situé notamment au nord du remblai ferroviaire présente des hauteurs de submersion nettement moins importantes que le secteur sud. Le secteur nord est en effet « protégé » par la présence du remblai ferroviaire qui ralentit les écoulements. Et le débordement côté Nord du Canal semble lié à des surverses au-delà du canal généralisées au moment du pic de crue.

Des éléments complémentaires ont été apportés dans le dossier d'autorisation unique à propos de la protection de la gare de Chelles lors d'une crue centennale :

« Pour la crue d'occurrence centennale, la gare de Chelles de la ligne 16 du Grand Paris Express est hors d'eau du fait des dispositions constructives adoptées. Les risques pour les usagers, dans le cas d'une crue centennale sont nuls : dans l'hypothèse d'une telle crue, le centre-ville de Chelles serait en effet inondé, et la gare rendue non accessible au public.

La gare sera ainsi fermée au public et non desservie par les métros de la ligne 16 : le trafic sera toutefois maintenu, mais sans arrêt à la Gare de Chelles.

Pour les crues de niveau exceptionnel, à savoir supérieur au niveau de la crue centennale, la mise en place de protections amovibles permet d'éviter l'inondation de l'infrastructure. La gare sera rendue

inaccessible au public du fait de ces protections et de l'inondation du centre-ville de Chelles ; par précaution, le trafic de la ligne 16 serait probablement interrompu pour des raisons de sécurité.

Pour mémoire, les dispositifs de protection de la gare de Chelles sont rappelés dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale » (pièce D1).

En synthèse, des réponses aux remarques du CEREMA lors de la consultation des services ont été apportées dans le dossier de demande d'autorisation soumis à l'enquête publique. Cette version de dossier prend ainsi en compte les éléments mentionnés dans le tableau ci-avant. De plus, une étude approfondie des conséquences (accompagnées des mesures) a été réalisée sur la gare de Chelles.

Avis de la commission d'enquête :

La SGP apporte des éléments de réponse aux remarques du CEREMA.

M. BRAOUZEC Patrice, Président de l'EPT Plaine Commune (observation n°29 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

Monsieur le Président,

Dans le cadre du projet de réalisation des lignes de métro 16, 17 Sud et 14 Nord du réseau de transport public du Grand Paris Express et au titre du code de l'environnement (régime d'autorisation au titre de la loi sur l'eau), une enquête publique a été ouverte du 20 mars au 20 avril 2017. Le projet est implanté notamment sur les communes de La Courneuve, Aubervilliers, Saint-Denis et Saint-Ouen, toutes les quatre membres de l'établissement public territorial Plaine Commune (dénommé Métropole 6 dans le dossier).

Par ce présent courrier, je souhaite soumettre à la commission d'enquête publique que vous présidez les observations et questions précisées dans la note jointe. Parmi celles-ci, deux me semblent particulièrement importantes.

Le premier point concerne les demandes d'autorisation de rejet et de raccordement au réseau d'assainissement. Je vous informe qu'à ce jour, aucune demande d'autorisation de déversement n'a été transmise à la Direction de l'Eau et de l'Assainissement de Plaine Commune. La note jointe précise les démarches à mener auprès de mes services. Camille Marlé, responsable du service conformité des rejets (camille.marle@plainecommune.com.fr) de la Direction de l'Eau et de l'Assainissement de Plaine Commune sera l'interlocutrice privilégiée pour échanger sur cette question. Le second point porte sur la note de dimensionnement des ouvrages de rétention. En effet, après lecture de vos documents, je souhaiterais avoir des compléments d'informations tant sur les méthodologies de calcul des volumes de rétention que sur leurs résultats. Pour toute question relative à ce sujet, je vous invite à prendre contact

avec Luce Trouche, chargée de mission hydraulique urbaine et aménagement de la Direction de l'Eau et de l'Assainissement (luce.troucheveiga@plainecommune.com.fr) qui se tient à votre disposition.

Enfin, je rappelle, que tant que possible, les eaux pluviales stockées seront infiltrées sur site et dans le cas où l'impossibilité de les infiltrer sera démontrée techniquement, un rejet régulé au débit de 10 l/s/ha pourra être autorisé. A ce titre, dans un souci de pérennité, et sauf contrainte technique ou financière disproportionnée, les ouvrages de stockage devront être à ciel ouvert et faiblement décaissés, esthétiques et paysagers, faciles d'entretien, et supports d'autres usages (parkings, aires de jeux, jardins...). Par ailleurs, dans un souci d'une meilleure maîtrise des pollutions dès l'origine du ruissellement, tel que préconisé par le SDAGE Seine Normandie, Plaine Commune encourage les projets d'aménagement à abattre les pluies courantes (8 mm) via des processus d'infiltration, d'évaporation ou d'évapotranspiration.

Vous souhaitant bonne réception, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes salutations distinguées.

1. Demandes d'autorisation de rejet et de raccordement

Conformément à l'article L1331-10 du Code de la Santé Publique, tout déversement d'eaux usées autres que domestiques dans le réseau public d'assainissement, doit faire l'objet d'une autorisation de déversement pris par le service public d'assainissement, sous la forme d'un arrêté d'autorisation de déversement. Les rejets d'eaux d'exhaure, en phase travaux comme en phase exploitation, doivent donc faire l'objet d'une demande d'autorisation. Il est nécessaire de faire une demande pour chaque phase : la phase travaux et la phase exploitation ainsi que pour chaque ouvrage, chacun ayant un point de rejet différent.

A ce jour, aucune demande d'autorisation de déversement n'a été transmise à la Direction de l'Eau et de l'Assainissement de Plaine Commune.

Afin d'obtenir cette autorisation, il est nécessaire de retourner le formulaire, disponible auprès de Camille Marlé (<u>camille.marle@plainecommune.com.fr</u>) dûment complété, accompagné de tous les documents jugés nécessaires à la compréhension de la nature des rejets (nature des effluents rejetés, résultats d'analyses d'eau, débit et volume rejetés, calendrier des rejets, localisation précise des rejets avec un numéro de rue par exemple, traitement mis en place avant rejet...).

Dès réception de tous les éléments nécessaires, un projet d'arrêté pourra être établi. Ce projet d'arrêté sera ensuite soumis pour avis à la Direction de l'Eau et de l'Assainissement du Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis et au SIAAP qui auront un délai de 2 mois pour nous faire part de leurs remarques.

Camille Marlé, responsable du service conformité des rejets de la Direction de l'Eau et de l'Assainissement de Plaine Commune reste disponible pour examiner les points évoqués ci-dessus.

Dans l'hypothèse où des branchements devraient être créés pour permettre les déversements d'eaux pluviales, d'eaux usées et d'eaux d'exhaure en phase travaux comme en phase exploitation, la demande de branchement aux réseaux d'eaux pluviales, eaux usées ou unitaires se fait via le formulaire disponible à l'adresse suivante: http://www.plainecommune.fr/assainissement-eau/#.WNkINriZQdU

Avis et commentaires de la SGP - 1.5 :

Autorisations / conventions de rejet en phase travaux

La SGP est soucieuse d'anticiper les démarches de demande d'autorisation ou de convention de rejet auprès des gestionnaires de réseaux afin qu'elles soient terminées avant le démarrage des travaux de pompages. Par ailleurs, les autorisations ou convention de rejet seront adressées un mois avant le démarrage du rejet au service en charge de la police de l'eau.

Toutes les collectivités et concessionnaires ont été approchés lors des études. Les besoins de débit de rejets ont été communiqués et ces débits ont par ailleurs fait l'objet de nombreuses études afin de les estimer au plus juste.

Le Titulaire du marché de Génie Civil établira ces demandes d'autorisation ou conventions en accord avec les gestionnaires des réseaux,. Les pièces marchées des travaux de Génie Civil imposent bien au Titulaire des travaux de joindre à la demande les informations demandées par l'EPT Plaine Commune (nature des effluents, résultats d'analyse d'eau, débit et volume rejetés, calendrier des rejets, localisation des rejets et traitement mis en place). Par ailleurs le Titulaire des travaux devra également transmettre un rapport de suivi mensuel des débits rejetés, ainsi que les analyses de qualités des effluents avant et après traitement. Ce rapport mensuel sera transmis aux concessionnaires ainsi qu'au service en charge de la police de l'eau.

Autorisations / conventions de rejet en phase d'exploitation

Concernant les demandes d'autorisation de rejet pour la phase exploitation, elles seront envoyées ultérieurement aux concessionnaires.

Nous notons la disponibilité de Madame Camille Marlé et nous prendrons contact avec elle au préalable des demandes d'autorisation / conventions de rejet.

Avis de la commission d'enquête :

La SGP clarifie le processus de demande d'autorisation ou de conventions de rejet, en accord avec les gestionnaires des réseaux.

M. BRAOUZEC Patrice, Président de l'EPT Plaine Commune (observation n°30 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

2. Impacts et mesures proposés concernant la gestion des eaux pluviales

- a. En phase travaux
- Gare de Saint-Denis Pleyel

Le dossier indique uniquement la surface active. Préciser la surface totale d'emprise des travaux ?

Avis et commentaires de la SGP - 1.6 :

Gare de Saint-Denis Pleyel

Les emprises travaux de la gare de Saint-Denis-Pleyel vont évoluer au cours des travaux, ceux-ci étant réalisés en plusieurs phases. La surface d'emprise retenue correspond à la surface la plus importante des différents phasages, soit 1,75 hectare.

Avis de la commission d'enquête :

La SGP répond clairement à la question.

M. BRAOUZEC Patrice, Président de l'EPT Plaine Commune (observation n°31 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

- Ouvrages annexes

Concernant la gestion des eaux pluviales de l'ouvrage annexe 3301P, en phase travaux, le dossier considère que les emprises travaux s'insèrent entièrement sur le domaine public, aujourd'hui régulées et reliées au réseau d'assainissement, et que par conséquent les eaux seront rejetées au réseau après traitement (cf. volet E3 p. 100).

Ce raccordement au réseau sans rétention n'a pas fait l'objet d'une demande auprès de nos services. Le chantier de l'ouvrage annexe 3301P doit prévoir un ouvrage de rétention des eaux de ruissellement du chantier.

Avis et commentaires de la SGP - 1.7 :

Ouvrages annexes

Concernant l'ouvrage annexe 3301P, au démarrage des travaux l'entreprise retenue à l'issue des appels d'offres procédera à sa propre conception de l'assainissement de chantier, selon l'organisation qu'elle mettra en place, tout en respectant les objectifs de débit de fuite fixés par le règlement d'assainissement. Ce calcul de dimensionnement d'ouvrage de rétention des eaux de ruissellement de chantier sera communiqué au concessionnaire lors de la demande d'autorisation / conventions de rejet dont l'entreprise aura la charge.

Avis de la commission d'enquête :

La SGP répond clairement à la question.

M. BRAOUZEC Patrice, Président de l'EPT Plaine Commune (observation n°32 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

- b. En phase d'exploitation
- Gare de Saint-Denis Plevel

Dans ce dossier, les eaux de toiture de gare sont considérées comme non polluées (p. 110).

Préciser les matériaux choisis pour la toiture de la gare de Saint-Denis - Pleyel. Pour compléter cette remarque, nous souhaitons rappeler que la lutte contre la pollution chronique passe par la maîtrise des pluies courantes de faible intensité. Ainsi, même si la perméabilité du site est considérée faible (10⁻⁶ m/s) pour la gestion des pluies importantes telles que les pluies décennales, le projet doit étudier les possibilités d'infiltrer, évaporer et évapotranspirer les petites pluies (pluie 8 mm qui génère 80 % du volume annuel transitant dans les réseaux).

La note de dimensionnement de la gare de Saint-Denis Pleyel fait état d'un coefficient de ruissellement supérieur à 0,9. Plaine Commune souhaiterait que le projet prévoit des mesures pour limiter son imperméabilisation.

Avis et commentaires de la SGP - 1.8 :

Gare de Saint-Denis Pleyel

Pour la phase exploitation de la gare de Saint-Denis Pleyel, la feuille de calcul mise à jour est présentée dans le mémoire en réponse à l'avis de l'AE, volet D au chapitre 2.5.2.3 : Dimensionnement des bassins de stockage des eaux pluviales. Cette feuille de calcul est présentée ci-après.

EI7-002/93 11/05/2017 23

Principe:

Le contexte urbain impose une imperméabilisation de nombreuses surfaces, le stockage à ciel ouvert est impossible au sein des emprises de la gare et de son parvis. La perméabilité des sols en surface impose un raccordement au réseau. La nappe étant profonde, une infiltration faible mais possible est proposée. Il est ainsi proposé pour la gare et son parvis un bassin enterré de 375 m3 non étanche et drainé, raccordé au réseau pluvial avec un débit de 11 l/s.

Surface active à prendre en compte :		SGP	Toiture et parvis
	Coefficient	Surfaces en m²	Surfaces actives en m ²
Toiture en pente	0,95	5712	5426
Toiture végétalisée	0,6		0
Toiture terrasses gravillonnées	0,7		0
Espace vert	0,2		0
Espace vert sur dalle	0,4		0
Stabilisé	0,5		0
Parvis / Aire de maintenance	0,9	5327	4794
Voirie neuve	0,9	0	0
II-	•	11039	10220

La surface active est de 10220 m²

 Débit de sortie
 Sur réseau unitaire

 Débit réglementaire
 Q= 10 l/s/ha

 Débit réel
 Q= 11 l/s

Table des volumes de stockage à prendre en compte dans le référentiel de la DEA 93 en fonction du débit de sortie réglementaire

Q/Sa	V/Sa
20	265
15	305
10	350
8	380
4	450
6	410
2	510
1	590
0,4	875

Volume utile de rétention

	SGP Toiture et parvis
Volume (m3)	V = 357 m3
Hauteur du bassin	H = 2 m
Surface du bassin	S = 180 m ²
Type de bassin	Bassin enterré
Temps de vidange dans réseau	T = 8,9 h

Etude d'infiltration

	SGP Toiture et parvis
Couche géotechnique de fond de bassin	R (Remblai)
Coefficient d'infiltration du fond de	1,0E-06
Niveau NGF du site	38,00
Niveau NGF du fond de bassin	34,60
Niveau NGF des plus hautes eaux	33,60
Infiltration possible	Infiltration très partielle
Temps d'infiltration	T = 8,9 h

Des évolutions de projet pour la gare de Saint-Denis-Pleyel ont amené les architectes à prévoir les revêtements en toiture suivants : un dallage pour les cheminements piétons et des espaces verts participants au stockage en toiture et à l'évapotranspiration des eaux pluviales. Ces évolutions seront précisées lors des demandes de rejets en réseau avant la mise en service de la gare. Nous joindrons les notes de calculs à cette demande.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

M. BRAOUZEC Patrice, Président de l'EPT Plaine Commune (observation n°33 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

Ouvrages annexes

Les grilles et trappes seront regroupées sur un espace imperméabilisé entouré soit d'un espace vert, soit d'un espace imperméabilisé (Volet E3 p. 83).

Préciser ce point pour les ouvrages situés sur le territoire de Plaine Commune. Comment se fait ce choix ?

Avis et commentaires de la SGP - 1.9 :

Le choix des espaces verts ou des espaces imperméabilisés autour des grilles et trappes des ouvrages annexes se fait en fonction de l'existant. L'idée générale est de refaire selon les caractéristiques initiales des sites.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête partage la réponse de la SGP.

M. BRAOUZEC Patrice, Président de l'EPT Plaine Commune (observation n°34 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

Le tableau de synthèse concernant la gestion des eaux pluviales des ouvrages annexes en phase exploitation (volet E3 p.103) mentionne que les rejets des ouvrages 3403P, 3402P, 3302P, 6301P, 3301P, 6302P et 3300P se feront directement au réseau sans rétention préalable.

Nous rappelons que chaque ouvrage annexe devra faire l'objet d'une rétention des eaux de ruissellement qu'il génère dont le volume sera calculé pour une pluie de période de retour 10 ans. Tant que possible, les rejets de ces ouvrages seront infiltrés et dans le cas contraire, un rejet régulé au débit de 10 l/s/ha pourra être autorisé. A ce titre, dans un souci de pérennité, et sauf contrainte technique ou financière disproportionnée, les ouvrages de stockage devront être à ciel ouvert et faiblement décaissés, esthétiques et paysagers, faciles d'entretien, et supports d'autres usages (parkings, aires de jeux, jardins...).

Avis et commentaires de la SGP - 1.10 :

Les rejets des ouvrages cités (3403P, 3402P, 3302P, 6301P, 3301P, 6302P et 330P) se feront au réseau sans rétention préalable. En effet, , ces ouvrages ne génèreront pas d'imperméabilisation

supplémentaire car ces sites sont déjà assainis et les espaces qu'ils soient minéraux ou végétalisés seront restitués à l'identique.

Si l'aménagement de ces ouvrages venait à imperméabiliser d'avantage ces secteurs (découverte en cours d'étude ou de travaux), des bassins de stockage nécessaires seront réalisés et des autorisations de rejet aux concessionnaires comme prévu pour les autres ouvrages ou gares seront demandées.

Avis de la commission d'enquête :

Les solutions proposées par la SGP nous semblent pertinentes.

M. BRAOUZEC Patrice, Président de l'EPT Plaine Commune (observation n°35 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

3. Méthodologie de calcul des volumes de rétention des eaux pluviales et résultats

a. Méthodologie utilisée pour les calculs

Les volumes de ruissellement générés en phase travaux par les ouvrages et les gares sont calculés via la méthode des pluies, tandis que les volumes de ruissellement générés en phase exploitation sont calculés via le ratio des 350 m³ par hectare de surface active.

Préciser les raisons d'utilisation de deux méthodologies de calcul différentes. L'utilisation du ratio de 350 m³ par hectare de surface active pour déterminer le dimensionnement des

ouvrages de stockage est une méthode de calcul simplificatrice. Pour chaque demande de raccordement aux les réseaux de Plaine Commune, ces calculs de volume de rétention devront être affinés via une méthode de calcul appropriée et détaillée dans une note de calcul propre à chaque ouvrage.

En phase travaux, les volumes de rétention des eaux pluviales ont été calculés via la méthode des pluies. Préciser quelle station météorologique a été choisie pour ce calcul et pour quelle durée de pluie ?

b. Résultats

Les surfaces actives indiquées dans le tableau de synthèse p. 101 (synthèse de la gestion des eaux pluviales en phase chantier pour les ouvrages annexes) sont inférieures aux surfaces actives calculées avec un coefficient de ruissellement de 0,8 (coefficient indiqué p. 84, volet E3). Recalculer ces surfaces actives et les volumes de rétention en découlant.

Dans le tableau de synthèse des volumes de rétention à prévoir pour la gare de Saint-Denis Pleyel en phase exploitation (volet E3 p.99), il est indiqué un volume de 293 m³, alors que d'après la méthodologie employée et au vu de la surface active indiquée, ce volume devrait être de 358 m³.

Avis et commentaires de la SGP - 1.11 :

Comme précisé au chapitre 4.4.3 du volet E3, le dimensionnement des ouvrages de stockage des eaux pluviales en phase exploitation repose sur la méthode proposée par la Direction de l'Eau et de l'Assainissement (DEA) du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis dans la plaquette « Vous déposez un permis de construire ? Le Département vous accompagne pour la gestion de l'eau ».

Elle a été retenue suite aux échanges avec la DEA, compte-tenu des surfaces relativement limitées des emprises de chaque ouvrage. Elle présente l'intérêt d'une approche simplifiée, adaptée au contexte des gares et ouvrages annexes.

La méthode prend en compte la pluviométrie locale et les débits de rejet admissibles.

Le dimensionnement de l'ouvrage de stockage des eaux pluviales est réalisé en utilisant un tableau (ciaprès) qui indique le volume du stockage en fonction du taux d'imperméabilisation du terrain. Le volume à stocker est évalué pour une pluie de période de retour 10 ans.

Débit / surface active (I/s/ha)	Volume / surface active (m³/ha)
20	265
15	305
10	350
8	380
4	450
6	410
2	510
1	590
0,4	875

Tableau d'estimation du volume de stockage (Source : DEA / Conseil départemental 93)

Des précisions ont déjà été apportées dans la réponse du maitre d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale VOLET D : Chapitre 2.5.2.3 : Dimensionnement des bassins de stockage des eaux pluviales. Le détail du dimensionnement des bassins de stockage de chaque gare y est précisé.

La station météorologique choisie pour le calcul des volumes de rétention en phase travaux est celle d'Orly, station géographiquement la plus pertinente au vu du linéaire du tracé.

Pour la phase travaux, le dimensionnement des ouvrages de rétention des eaux pluviales a été réalisé de façon simplifiée sur la base de données d'avant-projet. L'objectif était en effet de fournir des ordres de grandeur pour les dispositifs de rétention de la pluie, afin de définir les emprises nécessaires aux travaux.

Nous avions indiqués dans le Dossier D'autorisation Unique un coefficient de ruissèlement de 0.8. Ce qui est bien incohérent avec le tableau de synthèse de la page 101.

Les calculs de ce tableau de synthèse ont été réalisés avec un coefficient de 0.7 pour la phase chantier, qui nous semble plus proche de la réalité. Les emprises sont en effet composées de voirie et d'aire étanches, mais la majeure partie sera composée de terres et graviers tassés, proche d'un sol en stabilisé (coefficient de 0.5).

Le dimensionnement de la rétention a été effectué selon la méthode des pluies, avec les hypothèses suivantes :

- Pluie de période de retour 10 ans ;
- Débits de fuite fixés par le règlement d'assainissement de la Seine-Saint-Denis ;
- Coefficient de ruissellement pris de façon uniforme à 0,8 (correspondant à des sols tassés, plus ou moins imperméabilisés)

Une approche sommaire était suffisante, puisqu'au démarrage des travaux les entreprises retenues à l'issue des appels d'offres procéderont à leur propre conception de l'assainissement des plateformes de chantier, selon l'organisation qu'elles mettront en place, tout en respectant les objectifs de débit de fuite fixés par les règlements d'assainissement. Ces calculs seront communiqués aux concessionnaires lors des demandes de conventions de rejet dont les entreprises auront la charge.

Le maitre d'ouvrage sera vigilant à la bonne prise en compte de la remarque de l'EPT Plaine Commune sur les débits de fuite lorsque l'entreprise présentera ses calculs.

Le tableau de synthèse reste donc inchangé à ce jour. Toutefois les calculs qui serviront pour dimensionner bassins de rétentions en phase travaux seront réalisées par les entreprises retenues à l'issue des appels d'offres. Elles procéderont à leur propre conception de l'assainissement des plateformes de chantier, selon l'organisation qu'elles mettront en place, tout en respectant les objectifs de débit de fuite fixés par les règlements d'assainissement.

Le maitre d'ouvrage sera vigilant à la bonne prise en compte de la remarque de l'EPT Plaine Commune sur les débits de fuite lorsque l'entreprise présentera ses calculs.

Ces calculs seront communiqués aux concessionnaires lors des demandes de conventions de rejet dont les entreprises auront la charge.

Pour la phase exploitation, il est effectivement indiqué pour la gare Saint-Denis-Pleyel que le volume de rétention de la gare en phase exploitation est égal à 293 m³. Ce calcul a été reprit et communiqué dans le mémoire en réponse à l'avis de l'AE, volet D.1 au chapitre 2.5.2.3 : Dimensionnement des bassins de stockage des eaux pluviales. Le volume de rétention après reprise est de 357 m³. La feuille de calcul est présentée ci-après.

Principe:

Le contexte urbain impose une imperméabilisation de nombreuses surfaces, le stockage à ciel ouvert est impossible au sein des emprises de la gare et de son parvis. La perméabilité des sols en surface impose un raccordement au réseau. La nappe étant profonde, une infiltration faible mais possible est proposée. Il est ainsi proposé pour la gare et son parvis un bassin enterré de 375 m3 non étanche et drainé, raccordé au réseau pluvial avec un débit de 11 l/s.

Sur réseau unitaire

Q= 10 l/s/ha

Q= 11 l/s

Surface active à prendre en compte :		SGP	Toiture et parvis
	Coefficient	Surfaces en m²	Surfaces actives en m ²
Toiture en pente	0,95	5712	5426
Toiture végétalisée	0,6		0
Toiture terrasses gravillonnées	0,7		0
Espace vert	0,2		0
Espace vert sur dalle	0,4		0
Stabilisé	0,5		0
Parvis / Aire de maintenance	0,9	5327	4794
Voirie neuve	0,9	0	0
11-	•	11039	10220

La surface active est de 10220 m²

Débit de sortie

Débit réglementaire Débit réel

Table des volumes de stockage à prendre en compte dans le référentiel de la DEA 93 en fonction du débit de sortie réglementaire

Q/Sa	V/Sa
20	265
15	305
10	350
8	380
4	450
6	410
2	510
1	590
0,4	875

Volume utile de rétention

	SGP Toiture et parvis
Volume (m3)	V = 357 m3
Hauteur du bassin	H = 2 m
Surface du bassin	S = 180 m ²
Type de bassin	Bassin enterré
Temps de vidange dans réseau	T = 8,9 h

Etude d'infiltration

	SGP Toiture et parvis	
Couche géotechnique de fond de bassin	R (Remblai)	
Coefficient d'infiltration du fond de	1,0E-06	
Niveau NGF du site	38,00	
Niveau NGF du fond de bassin	34,60	
Niveau NGF des plus hautes eaux	33,60	
Infiltration possible	Infiltration très partielle	
Temps d'infiltration	T = 8,9 h	

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

E17-002/93	11/05/2017	30
1 F1/-011//43	11/05/2017	30 €

Eaux souterraines

M. BRAOUZEC Patrice, Président de l'EPT Plaine Commune (observation n°36 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

4. Risques associés à la présence de gypse dans le sous-sol

Les mesures pour prévenir les risques liés à la présence de gypse dans le sous-sol prévoient en phase travaux des suivis et monitoring des constructions et bâtis environnants, le contrôle des préinjections réalisées et en phase exploitation, la mise en place de mesures, suivis, et auscultations et un contrôle régulier des piézomètres de suivi.

Il est important de définir dès à présent qui sera en charge du suivi de ces piézomètres et de leur entretien? Préciser la durée des observations du suivi. La Direction de l'Eau et de l'Assainissement souhaiterait avoir accès aux données recueillies de manière à améliorer les connaissances sur les nappes présentes sur le territoire de Plaine Commune.

Avis et commentaires de la SGP - 1.12 :

Le suivi des piézomètres des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord est aujourd'hui à la charge de la SGP. Ce suivi va basculer à la charge des entreprises titulaires des marchés de Génie Civil pendant toute la durée des travaux. La SGP devra effectivement anticiper avant la fin des travaux le transfert de ce suivi aux différents organismes concernés.

En phase chantier, le suivi des paramètres de la dissolution du gypse est à la charge des entreprises titulaires des lots de génie civil.

En phase exploitation, conformément au dossier loi sur l'eau (volet F – Chapitre 2) :

- Le programme de suivi en phase exploitation sera mis en œuvre en concertation avec les services de l'État pour la première année de mise en service.
- Le suivi et l'entretien des piézomètres en phase exploitation sera assuré par le maître d'ouvrage sous la validation et les prescriptions des services de l'État.

La SGP a bien pour objectif de permettre à l'ensemble des organismes publics d'améliorer leurs connaissances grâce aux données acquises dans le cadre de ce projet. La transmission des suivis piézométriques à la DEA est donc tout à fait envisageable.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête propose de continuer les échanges avec la DEA.

M. BARGAS S., habitant à Saint-Denis (observation n°8 sur le registre électronique déposée le 09/04/2017) : (également dans le thème n°11)

Pour finir sur l'impact de la ligne 16 de métro sur ce parc, il n'est pas précisé, ni dans le résumé non technique ni dans l'étude d'impact, la durée et la fréquence des éventuelles réinjections d'eaux d'exhaure ou de pompage par forage profond en cas d'assèchement des zones humides du parc dû aux chantiers du métro. Cette absence d'indication sur la durée et la fréquence ne rend donc pas cette mesure de compensation compréhensible ni crédible. De même, il n'est pas indiqué clairement de quel forage pourraient provenir ces eaux (Blanc-Mesnil?) ni à qui appartiendraient les eaux forées et réinjectées.

Avis et commentaires de la SGP - 1.13 :

Les pompages réalisés dans les nappes d'eau souterraines pour l'épuisement des fonds de fouille lors de la construction des ouvrages sont susceptibles d'induire un abaissement plus ou moins important du niveau de la nappe du Bartonien. Les modélisations hydrogéologiques réalisées dans le cadre de l'élaboration du dossier de demande d'autorisation mettent en évidence un abaissement potentiel de l'ordre de 10 à 23 cm au maximum au droit des étangs à enjeux des parcs Georges Valbon et du Sausset.

Il convient de rappeler que ces effets de rabattement auront un caractère temporaire et qu'ils se manifesteront sur une durée cumulée d'environ 4 ans.

Il est à noter également que cet abaissement concerne la nappe profonde du Bartonien et qu'il est aujourd'hui impossible d'évaluer dans quelle proportion celui-ci est susceptible de se répercuter sur le niveau des étangs. C'est afin d'améliorer la compréhension de ces échanges entre nappe du Bartonien, nappe superficielle et étangs que la Société du Grand Paris, en partenariat avec le Département de la Seine-Saint-Denis, gestionnaire de la zone Natura 2000, a décidé la mise en place d'un réseau de surveillance. Ce réseau, constitué de piézomètres et d'échelles limnimétriques, est actuellement opérationnel et les suivis de niveau ont démarré. En phase chantier, à partir de 2018 jusqu'en 2022, il permettra de mesurer l'impact réel du projet et d'anticiper sur le déclenchement d'un apport d'eau supplémentaire dans les plans d'eau (cf soutien des niveaux des étangs).

En termes de réduction d'impact vis-à-vis de l'abaissement potentiel des niveaux de nappe, plusieurs mesures ont été proposées dans le cadre de la demande d'autorisation unique (Volet E3, § 3.1.3.2) :

- la réduction du pompage en nappe pour l'alimentation des tunneliers : différentes solutions techniques existent potentiellement (réutilisation des eaux d'exhaure, refroidissement des tunneliers par circuit fermé, alimentation sur le réseau public, ...) qui sont à l'étude par les entreprises de génie civil répondant aux marchés. La réalisation effective de cette mesure dépendra des modalités techniques et économiques que les entreprises proposeront dans leur offre ;
- la réinjection en nappe des eaux de pompage, au niveau des emprises travaux des ouvrages du futur métro :
- le soutien des niveaux des étangs par réalimentation à partir de forages profonds implantés au sein des parcs départementaux Georges Valbon et du Sausset.

Ces deux dernières mesures sont à bien distinguer dans leurs modalités de réalisation et quant aux acteurs les mettant en œuvre.

Réinjection en nappe des eaux d'exhaure

La réinjection en nappe des eaux d'exhaure est une possibilité laissée aux entreprises répondant aux marchés pour la réalisation des travaux de génie civil.

Les reconnaissances géotechniques en cours au moment de la rédaction de l'étude d'impact (programme G2) permettront notamment aux entreprises de préciser la faisabilité et le dimensionnement de la réinjection, avec comme double objectif de réduire la portée et l'amplitude des cônes de rabattement, mais aussi de limiter le débit rejeté aux réseaux d'assainissement. Ces réinjections d'eau d'exhaure seraient réalisées au sein des emprises travaux des ouvrages du futur métro.

Les secteurs nord des gares Saint-Denis Pleyel et La Courneuve « Six Routes », et l'ensemble du périmètre des gares de Sevran-Beaudottes et Sevran-Livry, sont à considérer en priorité pour l'étude de la réinjection en nappe.

La réalisation effective de cette mesure dépendra des modalités techniques et économiques que les entreprises proposeront dans leur offre.

Soutien des niveaux des étangs par réalimentation à partir de forages profonds

Le soutien piézométrique des plans d'eau est une solution complémentaire retenue pour éviter l'éventuel impact des rabattements en phase travaux. Elle présente de nombreux avantages:

- Efficacité, en agissant directement sur la zone impactée ;

- Modularité, en permettant une adaptation rapide du débit de soutien en fonction du besoin et de la variation réelle des niveaux ;
- Coût, comparativement à l'adaptation des dispositions constructives.

Cette mesure sera accompagnée de la mise en place du réseau de suivi des niveaux de la nappe et des plans d'eau sur les deux entités du site Natura 2000 de Seine-Saint-Denis : parcs Georges Valbon et parc du Sausset où existe un fort enjeu de biodiversité lié à la présence d'espèces de la directive « Oiseaux ». Ce réseau permettra en phase chantier, de mesurer l'impact réel du projet et d'anticiper sur le déclenchement d'un apport d'eau supplémentaire dans les plans d'eau.

Le maintien des niveaux des plans d'eau à enjeu de biodiversité des parcs Georges Valbon et du Sausset (étang des Brouillards et du Vallon, marais et étang de Savigny) sera mis en œuvre en cas de baisse anormale des niveaux, au-dessous d'une cote fixée en accord avec les gestionnaires de ces parcs, et qui pourrait être imputée aux rabattements de nappe des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord pendant la phase travaux. L'apport d'eau dans les étangs et marais pourra se faire selon deux modalités qui seront précisées en phase de conception « projet » :

- Forage suffisamment éloigné et dans une nappe souterraine suffisamment profonde (Yprésien) pour ne pas influencer le niveau de la nappe des alluvions et des plans d'eau ;
- Apport d'eau d'exhaure du projet après traitement adapté pour en garantir la qualité physicochimique.

La première modalité est aujourd'hui privilégiée.

Ces forages profonds seront implantés au sein des parcs départementaux Georges Valbon et du Sausset. Leur localisation est en cours de discussion sur la base de propositions des gestionnaires de chacun des deux parcs et en prenant en considération notamment les conditions d'éloignement suffisant. Les possibilités de réutilisation d'un forage profond existant sont également à l'étude. Ces forages seront implantés par la Société du Grand Paris dans le cadre d'une convention de partenariat avec le Département de la Seine-Saint-Denis et seront mis à disposition des gestionnaires des parcs.

L'estimation des débits à mettre en œuvre, qu'ils proviennent des eaux de surface ou de nappe, est une inconnue qui sera précisée à partir des données de suivi (amplitude des battements de la nappe, rabattements observés). En première estimation il devrait être de l'ordre de 10 à 30 m³/h pour l'ensemble des sites. Des modulations en fonction des effets du projet et du battement naturel et saisonnier de la nappe sont par ailleurs attendues.

La fréquence et la durée d'utilisation de cette mesure seront fonction de l'abaissement effectif des niveaux des étangs qui seront mis en évidence par le réseau de suivi, que cet abaissement soit en lien avec la réalisation des travaux du Grand Paris Express ou lié à d'autres causes (sécheresse par exemple).

Il est à noter qu'aucun captage d'alimentation en eau potable n'est concerné par la réinjection ou le soutien du niveau des étangs.

Avis de la commission d'enquête :

Les réponses de la SGP nous semblent bien argumentées.

ANCA (Les Amis Naturalistes des Côteaux d'Avron) (observation n°45 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 19/04/2017) :

L'impact sur les nappes phréatiques et ses conséquences...

Environ 90 % du tracé est implanté dans les eaux souterraines. Il y aura des dégâts importants sur les nappes phréatiques, qui seront rabattues lors de l'installation des tunnels étanches. Elles seront pompées, puis réinjectées...

Il y aura des conséquences sur le niveau des eaux de surface qui dépendent du niveau piézométrique de ces nappes, qui fera l'objet d'un suivi. Les variations de niveau de la nappe phréatique sont susceptibles d'affecter le niveau des plans d'eau du parc Georges Valbon, et de celui de la Haute-Ile.

Avis et commentaires de la SGP - 1.14 :

Concernant l'impact général sur les nappes phréatiques

Pour la réalisation du tunnel, la technique de construction privilégiée est celle du tunnelier. La stabilité est assurée au travers de la mise sous pression du tunnel et notamment de la chambre de confinement (au niveau de la tête du tunnelier). Cette pression vient équilibrer le poids des terres et la pression de l'eau afin d'assurer la stabilité du front. Grâce à la méthode de creusement au tunnelier avec chambre de confinement, il n'est pas nécessaire de mettre en œuvre des opérations de rabattement des nappes pour la réalisation du tunnel. En effet, la pressurisation du front de taille fait obstacle à l'entrée de l'eau dans le tunnel. La mise en place de voussoirs en béton avec injection de mortier permet d'assurer l'étanchéité en arrière de la machine. Ces différentes dispositions limitent l'impact du creusement du tunnel sur les nappes.

De même, les choix constructifs concernant les ouvrages émergents (gares et ouvrages annexes) ont été réalisés de façon à réduire les débits d'épuisement autant que possible. De manière générale les ouvrages émergents seront réalisés depuis la surface à l'abri de parois moulées. Le principe consiste à réaliser, préalablement à tout creusement, une « boîte étanche » autour du futur ouvrage. Ces parois

permettent de s'affranchir des circulations horizontales d'eau entre l'extérieur et l'intérieur de la boîte gare. Ces éléments sont détaillés dans le dossier de demande d'autorisation unique (volet E3 – chapitre 6.2.2).

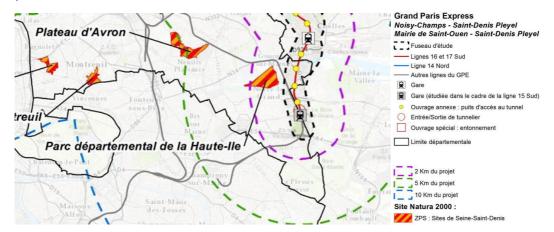
Ainsi les pompages en nappe se limitent aux pompages d'alimentation des tunneliers et aux pompages en fond de fouille lors de la création des ouvrages émergents.

Les travaux de pompages en fond de fouille dans les zones où une contamination des eaux souterraines est connue feront l'objet d'une attention particulière, avec la mise en œuvre de mesures de suivis spécifiques. Ces mesures de suivis devront permettre de contrôler en phase travaux l'impact de migration potentielle de polluants par le rabattement de la nappe par pompage au droit des différents ouvrages. Le dispositif prévu consiste à la mise en place d'un réseau de piézomètres de surveillance, avec des piézomètres à l'intérieur et à l'extérieur de chaque ouvrage annexe ou gare permettant un suivi qualitatif et quantitatif de la nappe à proximité des pompages, avec des analyses régulières des paramètres physico-chimiques et des polluants (à adapter selon la qualité connue de la nappe et des pollutions environnantes).

Concernant les impacts éventuels sur les niveaux des plans d'eau du parc Georges Valbon et l'étude de la réinjection en nappe, il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés au point 1.13 du thème 1.

Concernant les impacts éventuels sur les niveaux des plans d'eau du parc de la Haute-lle

Pour mémoire, le parc départemental de la Haute-Île est localisé en dehors du fuseau d'études du projet, à environ 1 km des ouvrages les plus proches du projet, tel qu'illustré dans l'extrait cartographique ci-dessous.

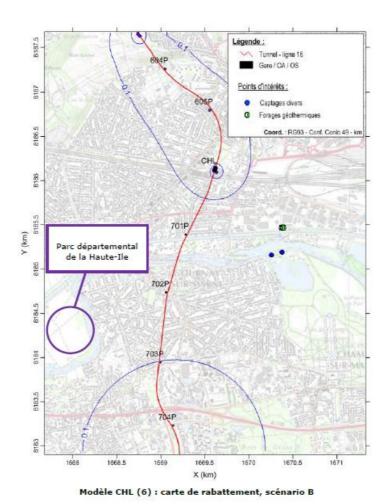


Localisation du parc départemental de la Haute-Île au regard du projet

Le Parc départemental de la Haute-Île est situé dans une boucle de la Marne. Il n'y a pas de réseau hydrographique superficiel en dehors de la Marne et du canal.

Les trois plans d'eau du Parc n'ont pas d'exutoire avec les eaux superficielles. Le niveau d'eau dans chacun d'eux dépend donc directement du niveau piézométrique de la nappe des alluvions. Ces plans d'eau sont interconnectés entre eux, la connexion se faisant par l'intermédiaire d'ouvrages hydrauliques fixes. Les trois plans d'eau sont situés en série, c'est-à-dire qu'ils se déversent les uns dans les autres.

L'évaluation de l'effet des pompages en nappe lors de la réalisation des travaux de gares et d'ouvrages d'annexe a été réalisée à l'aide d'une modélisation hydrogéologique. Plusieurs scénarios correspondant à des phases de pompage en nappe plus ou moins intensives ont été simulés. Les résultats de cette modélisation concernant le secteur du parc départemental de la Haute-Ile sont présentés au chapitre 2.5.3.2 du volet D.1 du dossier (avis délibéré de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse de la SGP). Pour les différents scénarios, et notamment celui représentatif de la période où les pompages sont les plus importants (dénommé scénario B dans le dossier) et correspondant à la période autour d'octobre 2019, les modélisations indiquent que le parc départemental de la Haute-Ile n'est pas concerné par les effets du projet. L'isovaleur la plus proche pour tous les scénarios est de 0,1 mètre d'abaissement du niveau de nappe et n'intersecte pas le périmètre du parc.



Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

<u>Union des Associations d'Environnement de Seine-Saint-Denis</u> (observation n°45 sur le registre électronique, lettre datée du 20/04/2017) :

EI7-002/93 11/05/2017 38

2. Natura2000.

21. Niveau des nappes.

Les effets de rabattement des nappes au droit des plans d'eau du parc G.Valbon et du parc du Sausset aux périodes de pompage les plus importants ; les incertitudes liées aux modalités d'échange entre les nappes et les plans d'eau de même que les risques accentués par les aléas climatiques ont conduit la SGP à mettre en œuvre de mesure de suivi et de réduction d'impact qui permettront d'éviter toute perturbation dans le fonctionnement des plans d'eau des entités de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis » et toute atteinte aux espèces de la Directive « oiseaux » et à leurs habitats.

Les dispositifs étudiés nécessitent les remarques suivantes :

- * Le soutien des niveaux d'eau depuis un pompage en nappe à partir d'un forage profond n'est pas présenté dans le dossier et ne peut donc garantir son efficacité.
- * La solution alternative d'alimentation en eau des tunneliers par alimentation à partir du réseau public d'adduction en eau potable, ne peut être retenue, à fortiori dans une période accusant un déficit pluviométrique prolongé.

La sécurité des nappes au droit des parcs G.Valbon et du Sausset n'est pas assurée

Avis et commentaires de la SGP - 1.15 :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés au point 1.13 du thème 1.

Avis de la commission d'enquête :

La réponse de la SGP est conforme à l'argumentaire développé au point 1.13 du thème 1.

Zones humides

ANCA (Les Amis Naturalistes des Côteaux d'Avron) (observation n°51 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 19/04/2017) :

Identification des zones humides.

L'emprise du chantier 0603P a fait l'objet de sondages pédologiques, qui se sont avérés négatifs. L'accès qui sera déboisé se situe, lui, en zone humide potentielle de classe 3.

Le déboisement ayant lieu sur l'enveloppe d'alerte de zone humide, on pourrait imaginer la création d'une mare compensatoire dans la zone humide à l'entrée du bois.

Avis et commentaires de la SGP - 1.16 :

Le projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord impactent des zones humides au droit de deux ouvrages annexes situés sur la commune de Chelles :

- L'OA603P, au niveau du site du Montguichet,
- L'OA604P, au lieu-dit La Noue Brossard.

Au sein des emprises du chantier de l'OA603P, le secteur concerné par la zone humide est très limité et recouvre une très faible surface (191 m², sur une partie du chemin). Le caractère humide de ce sol a été identifié uniquement au niveau d'un seul sondage, ceux réalisés en périphérie ne présentant pas de caractère de zone humide. S'agissant d'un sol hydromorphe développé sur sol argileux, il n'est pas en contact avec les masses d'eau souterraines ce qui le rend peu fonctionnel d'un point de vue hydrologique. D'autre part, aucun habitat n'est indicateur de zone humide sur ce secteur. Compte tenu de ces caractéristiques et des très faibles potentialités, ce site n'apparaît pas éligible pour la mise en œuvre d'une mesure compensatoire.

Au niveau des emprises travaux de l'OA604P, le secteur de zone humide impacté présente une superficie plus importante (1196 m²). Localisé au sein d'un secteur aménagé et artificialisé, il est localisé dans le lit majeur de la Marne au droit des anciens marais de Chelles. Les caractéristiques pédologiques indiquent la présence de tourbe minéralisée sous-jacente, révélatrice de l'assèchement de la zone humide.

Compte tenu de ces éléments, le site de compensation pour ces zones humides a été plutôt recherché dans un périmètre à proximité de l'ouvrage OA604P dans le secteur des anciens marais de Chelles, où les potentialités pouvaient être a priori plus grandes. C'est ainsi que le site du Bois Madame, au lieu-dit « La Noue Brossard » a été identifié. Après réalisation d'un premier diagnostic, ce site est apparu comme présentant des potentialités intéressantes en termes de réhabilitation de zone humide.

Après concertation entre la Société du Grand Paris et la ville de Chelles, cette dernière a donné son accord de principe, par courrier adressé à la SGP le 11 Juillet 2016, pour la mise en œuvre des mesures compensatoires sur ce site.

Ce secteur de l'ancien marais de Chelles est aujourd'hui une zone humide dégradée de milieu alluvial (nappe d'eau affleurante ou semi affleurante).

La parcelle retenue (cadastrée BP 0003) recouvre une surface d'environ 7 500 m² pour un besoin en compensation de 1 387 m². La fonctionnalité dégradée de cette zone humide lui confère un fort potentiel de réhabilitation par le biais de principes de gestion à vocation pédagogique et de réappropriation de l'historique du site :

- Plusieurs facteurs de dégradation : artificialisation et imperméabilisation des milieux, absence / quasi absence de réseaux hydrographiques de surface, nombreux fossés de drainage...

 Plusieurs facteurs de dysfonctionnement : faible diversité et faible richesse spécifique des espèces et habitats, présence d'obstacles physiques (pas de corridors écologiques fonctionnels), zones de dépôts d'ordures/de matériaux,

Ces facteurs induisent des dysfonctionnements importants sur la zone humide relictuelle dégradée, mais les caractéristiques des sols et de la nappe offre un fort potentiel de restauration et de réhabilitation, très intéressant dans un contexte d'environnement urbain.

Les orientations d'aménagement proposés pour ce site et partagés avec la commune de Chelles, sont détaillées dans le volet E3 – chapitre12.6:

Avis de la commission d'enquête :

Les réponses apportées par la SGP ont été prises en concertation avec la ville de Chelles.

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À LA DEMANDE D'AUTORISATION IOTA PRESCRITE PAR L'ARRÊTÉ INTER-PRÉFECTORAL N°2017–0294 DU 1^{ER} FÉVRIER 2017

Thème n°2 - Espèces protégées

Ce thème regroupe les observations entrant directement dans le champ de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation unique IOTA, c'est-à-dire celles relatives à la police de l'eau, aux demandes d'autorisations de défrichement, aux demandes de dérogations pour destructions d'espèces protégées et aux demandes d'autorisations pour travaux dans un site protégé, étant précisé qu'en l'espèce, seuls les 3 premiers items sont concernés par la demande d'autorisation unique pour la réalisation des lignes 16, 17 Nord et 14 Sud.

Ces observations peuvent être en outre communes à d'autres thèmes. Pour cela un renvoi à la(aux) thématique(s) concernée(s) et à la réponse formulée par la SGP est réalisé.

Méthode et démarche employées

M THILL Pierre Louis (observation n°18 sur le registre papier à Chelles du 07/04/2017) :

INVENTAIRE FAUNE-FLORE-HABITATS: PERTINENCE DES RELEVES

(Annexe 1.III Résultat des inventaires complémentaires)

Sur près de 200 pages (p. 218 à 394) on lit sur de nombreux tableaux que l'expertise se situe en dehors de la période biologique des annuelles et de la plupart des vivaces (ex p.227, 235, 241 et d'autres), de même pour les amphibiens (p.229, 236, 242, et suivantes), les chiroptères, les insectes, les reptiles.

Dès lors, aucune observation d'espèce protégée ou patrimoniale n'a été réalisée, singulière manière d'aborder une étude.

Autre résultat surprenant, alors qu'il suffit à tout un chacun, sans être spécialiste de constater en levant la tête ou en stationnant sur le quai de la gare, que corneilles, pies et pigeons pullulent au sud de la gare. L'observation au point d'observation au sud de la gare (p.423) ne las a pas identifiés. On peut douter de la qualité de l'inventaire restant dans l'atlas cartographique des pages 395 à 452.

Avis et commentaires de la SGP – 2.1 :

Comme mentionné dans le dossier, les inventaires réalisés dans le cadre de ce dossier d'autorisation unique dont l'observation fait état (Annexe 1-III – résultat des inventaires complémentaires) viennent compléter des inventaires déjà réalisés notamment dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les volets E dédiés à l'étude d'impact, notamment le volet E2 relatif à l'état initial (chapitre 8), le volet E3 relatif à l'analyse des impacts du projet et aux mesures associées (chapitre 9) ainsi que le volet G dédié à la demande de dérogation à la destruction des espèces protégées et de leurs habitats s'attache à considérer l'ensemble des enjeux liées à la biodiversité.

Synthétiquement et chronologiquement, les inventaires écologiques se sont déroulés de la façon suivante :

 Année 2011 : inventaires des sites d'intérêts écologiques hors fuseau d'étude (ZPS Sites de Seine-Saint-Denis, ZNIEFF Côte de Beauzet et Carrières Saint-Pierre)

Année 2013 :

- Printemps : inventaires de la flore, la faune et des habitats naturels pour les sites d'intérêt écologique hors fuseau d'étude (ZPS Sites de Seine-Saint-Denis, ZNIEFF Côte de Beauzet et Carrières Saint-Pierre)
- Été : inventaires de la flore, la faune et des habitats naturels pour les sites d'intérêt écologique hors fuseau d'étude (ZPS Sites de Seine-Saint-Denis, ZNIEFF Côte de Beauzet et Carrières Saint-Pierre).

Année 2014 :

- Été : inventaires de la flore, la faune, des habitats naturels et des boisements pour les sites d'intérêt écologique hors fuseau d'étude (ZPS Sites de Seine-Saint-Denis, ZNIEFF Côte de Beauzet et Carrières Saint-Pierre) ainsi que les secteurs d'aménagement des ouvrages (zone tampon de 250 m autour de chaque site);
- Automne : inventaires de la flore, la faune, des habitats naturels et des boisements pour les sites d'intérêt écologique hors fuseau d'étude (ZPS Sites de Seine-Saint-Denis, ZNIEFF Côte de Beauzet et Carrières Saint-Pierre) ainsi que les secteurs d'aménagement des ouvrages.
- Année 2015 : Automne : inventaires de la flore, la faune, des habitats naturels et des boisements pour les secteurs d'aménagement des ouvrages.

- Année 2016 :

 Hiver : inventaires de la flore, la faune, des habitats naturels et des zones humides pour les secteurs d'aménagement des ouvrages. Eté: des inventaires faune – flore – habitats complémentaires ont été réalisés pour les ouvrages 0603P, 0503P, 0401P, les sites de compensation du Montguichet, ainsi que l'ouvrage de l'A86 pour les chiroptères.

Le cycle biologique complet est donc couvert sur plusieurs années.

À propos des inventaires « Oiseaux » au droit de la gare de Chelles, des écoutes et identifications ont été effectuées en mai 2014, en décembre 2015 et en janvier 2016. La fiche synthétique dans l'annexe 1-III – résultat des inventaires complémentaires de l'hiver 2015-2016 (cf. page 234) mentionne la présence avifaunistique suivante :

Nom vernaculaire	Nom scientifique	Protectio n nationale	Annexe 1 Directive Oiseaux / Annexe 1 Directive Habitats	France	Liste rouge Ile-de- France	Statut de rareté	Espèce détermi- nante de ZNIEFF en Ile- de- France	Niveau d'enjeu
			Oise	aux				
Corneille noire	Corvus corone	Non		LC	LC	Pas d'informations	Non	Nul à faible
Étourneau sansonnet	Stumus vulgaris	Non		LC	LC	Pas d'informations	Non	Nul à faible
Merle noir	Turdus merula	Non		LC	LC	Pas d'informations	Non	Nul à faible
Mésange bleue	Parus caeruleus	Oui		LC	LC	Pas d'informations	Non	Faible
Mésange charbonnière	Parus major	Oui		LC	LC	Pas d'informations	Non	Faible
Moineau domestique	Passer domesticus	Oui		LC	LC	Pas d'informations	Non	Faible
Perruche à collier	Psittacula krameri	Non		NA	NA	Pas d'informations	Non	Nul à faible
Pie bavarde	Pica pica	Non		LC	LC	Pas d'informations	Non	Nul à faible
Pigeon biset domestique	Columba livia f. domestica	Non		NA	NA	Pas d'informations	Non	Nul à faible
Pigeon ramier	Columba palumbus	Non		LC	LC	Pas d'informations	Non	Nul à faible
Pinson des arbres	Fringilla coelebs	Oui		LC	LC	Pas d'informations	Non	Faible
Rougegorge familier	Erithacus rubecula	Oui		LC	LC	Pas d'informations	Non	Faible

En synthèse, les inventaires de l'annexe viennent compléter des inventaires réalisés précédemment (de 2011 à 2014), ce qui permet d'avoir un cycle biologique complet. Lors de cet inventaire complémentaire hivernal, au droit de la gare de Chelles, les corneilles, pies et pigeons, entre autres, sont bien répertoriés et présentent un enjeu nul à faible. Ces inventaires complémentaires sur les sites à enjeux ne permettent pas de remettre en cause la pertinence et la qualité des relevés.

Avis de la commission d'enquête :

La SGP a respecté les textes en vigueur.

ANCA (Les Amis Naturalistes des Côteaux d'Avron) (observation n°46 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 19/04/2017) :

Les impacts sur l'environnement

L'état initial est présenté dans le volume E2.

Page 212 et suivantes, les prospections des zones situées dans le fuseau d'étude sont présentées. Les milieux sont présentés de manière dévalorisante (milieux « dégradés »).

Page 270, l'Hespérie de l'Alcée, papillon déterminant ZNIEFF, figure 2 fois dans le même tableau. Une fois elle est dite « rare », l'autre fois, elle est... « commune »...

Les prospections sont peu nombreuses et les espèces sont signalées seulement par une indication de présence. L'état initial n'est pas chiffré.

→Comment peut-on évaluer un impact avec ce type de données ? Il faut des chiffres, des indices.

Avis et commentaires de la SGP - 2.2 :

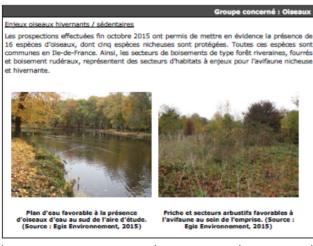
Le <u>qualificatif « dégradé »</u> n'est pas dévalorisant mais il mentionne que le milieu ainsi qualifié est « abimé » par différents facteurs comme l'eutrophisation, l'exploitation et la fréquentation intensive des boisements, la tonte très fréquente des pelouses par exemple.

À propos de l'<u>Hespérie d'Alcée</u>, cette espèce est rare en Ile-de-France et déterminante de ZNIEFF. Elle a été contactée sur le site de Sempin et sur le site du 0503P (observation de juillet 2016 lors des inventaires complémentaires). Ses enjeux donc modérés.

Concernant la réalisation de l'état initial, de la méthodologie et des indicateurs

Réalisation de l'état initial :

L'état initial présenté dans le volume E2 est complété par une annexe relative à l'écologie dans laquelle des relevés précis sont mentionnés par site (cf. Volet I-annexe III – Inventaires écologiques, faune, flore, habitats).



Espèces protégées	Effectif /population	Localisation
Mésange charbonnière (Parus major)	>10	Cf. carte
Mésange bleue (Cyanistes caeruleus)	>10	Cf. carte
Rougegorge familier (Erithacus rubecula)	>5	Cf. carte
Troglodyte mignon (Troglodytes troglodytes)	>5	Cf. carte
Mésange nonnette (Poecile palustris)	>5	Cf. carte
Espèces non protégées	Effectif/ population	Localisation
Pigeon ramier (Columba palumbus)	1	Cf. carte
Pigeon biset domestique (Columba livia f. domestica)	5	Cf. carte
Merle noir (Turdus merula)	>5	Cf. carte
Pie bavarde (Pica pica)	>5	Cf. carte
Corneille noire (Corvus corone)	>5	Cf. carte
Perruche à collier (Psittacula krameri)	>10	Cf. carte
Geal des chênes (Garrulus glandarius)	>1	Cf. carte
Étourneau sansonnet (Sturnus vulgaris)	>1	Cf. carte

Gallinule poule-d'eau (Gallinula chloropus)	5	Cf. carte
Foulque macroule (Fulica atra)	10	Cf. carte
Canard colvert (Anas platyrhynchos)	2	Cf. carte

Recommandations

Même si les données actuelles suffisent à mettre un enjeu relatif sur l'ensemble des secteurs boisés et arbustifs, des prospections complémentaires peuvent être envisageables pour établir un inventaire exhaustif de l'avifaune du secteur en particulier pour les espèces nicheuses et migratrices.

Groupe concerné : Insec	tes
Enjeux potentiels	
L'expertise se situe en dehors de la période d'activité des insectes. Aussi, aucune observa l'a été réalisée. Néanmoins, même si l'emprise est enclavée dans un contexte urbain de fa- surface et relictuel, les zones de friches de l'emprise sont potentiellement favorables à espèce d'orthoptère protégée en Ile-de-France, il s'agit de la Mante religieuse (Ma- religiosa).	une
Friche thermophile favorable à l'entomofaune. (Source : Egis Environnement, 2015)	

Espèces protégées	Effectif / population	Localisation		
Aucune	-			
Espèces non protégées	Effectif / population	Localisation		
Aucune	-			
Recommandations				
Compte-tenu des habitats favorables aux insectes, des expertises complémentaires seraient souhaitables afin d'identifier les insectes patrimoniaux ou protégés au sein de l'aire d'étude et en particulier au niveau des secteurs de friches situés au sein des emprises.				

Concernant l'effort de prospection, il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés au point 2.1 du thème 2. Comme mentionné dans le dossier, les inventaires réalisés dans le cadre de ce dossier d'autorisation unique dont l'observation fait état (Annexe 1-III – résultat des inventaires complémentaires) viennent compléter des inventaires déjà réalisés notamment dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ce qui permet de couvrir un cycle biologique complet (entre 2011 et 2016).

Rappel de la méthodologie d'étude

Sur ces bases d'inventaires, les enjeux sont qualifiés selon une échelle allant de Nul à Fort. La démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser) a été appliquée à l'ensemble du projet.

L'évaluation des enjeux de l'état initial a été réalisée selon les critères suivants (extrait du volet E2 – chapitre 8 - § 8.5.1 « Méthodologie de hiérarchisation des enjeux ») :

Enjeu négligeable à nul	Enjeu faible	Enjeu modéré	Enjeu fort
Présence de la condition suivante seulement : Habitat abritant des espèces faunistiques communes à très communes, non protégées	Présence de la condition suivante seulement : Habitats abritant des espèces faunistiques protégées mais communes à très communes, ou non protégées et non rares	Présence d'au moins l'un des critères suivants : - Enjeu patrimonial : Habitats abritant des espèces faunistiques protégées et/ou assez rares ou non menacées (ou quasi-menacées) et/ou déterminante de ZNIEFF au niveau régional ; - Enjeu fonctionnel : Corridors écologiques secondaires fonctionnels (prairies bocagères de diversité moyenne) ; aire de repos et/ou de reproduction pour des espèces peu patrimoniales (protégées mais communes à très communes).	Présence d'au moins l'un des critères suivants : - Enjeu patrimonial : Habitats de grand intérêt écologique abritant des espèces protégées et/ou rares ou menacées au niveau national ou régional ; - Enjeu fonctionnel : Corridors écologiques majeurs fonctionnels ou zones nodales majeures, ensemble écologique non fragmenté (boisements, bocage avec une forte présence de haies).

Critères de hiérarchisation des enjeux des différents groupes faunistiques à l'échelle des secteurs d'aménagement des ouvrages)

Les niveaux d'impacts sont hiérarchisés selon 4 niveaux, et classés selon leur caractère notable ou « significatif » (au sens de l'article R122-5 alinéa 7° du code de l'environnement, les impacts significatifs (ou notables), sont de nature à déclencher une démarche de compensation) :

- Deux niveaux d'impacts « non significatifs » : Négligeable et Faible ;
- Deux niveaux d'impacts « significatifs » : Modéré et Fort.

La grille ci-après (extrait du volet E3 – chapitre 9 - § 8.1 « Méthodologie de définition des impacts sur le milieu naturel et démarche ERC ») présente les critères de hiérarchisation des niveaux d'impact. Les considérations des habitats tiennent compte de :

- L'enjeu de l'habitat : patrimonialité, rareté...;
- Du pourcentage d'emprise sur l'habitat par rapport à la surface totale d'habitat des espèces protégées disponible dans le secteur d'aménagement (aire d'étude locale correspondant à un périmètre de 250 m centré sur les émergences et emprises dédiées associées);
- De l'état de conservation de l'habitat : ce dernier item est un critère de pondération à la baisse ou à la hausse de l'enjeu « habitat ».

Les considérations de de l'espèce tiennent compte de :

- La mobilité et capacité de dispersion de l'espèce (rayon d'action, capacité à fuir l'emprise) ;
- La biologie de l'espèce et sa sensibilité aux perturbations et de la temporalité de l'impact.

Enfin, la considération du projet tient compte de :

- La durée de l'impact : temporaire ou définitif ;
- La proportion de la perte surfacique et de la zone prise en compte pour le dérangement ;
- La temporalité de l'intervention (en lien avec la biologie de l'espèce considérée).

Niveau d'impact	Impact négligeable	Impact faible	Impact modéré	Impact ort
Critères	Dégradation temporaire ou permanente des habitats pour des espèces très communes et / ou non patrimoniales et/ou à grand rayon d'action et/ou à forte capacité de fuite, sans incidence sur la capacité des populations à se reconstituer et avec possibilité de report vers d'autres habitats, pas de fragmentation ou d'isolement des populations	Destruction d'habitat temporaire ou permanente pour des espèces protégées et/ou peu patrimoniales et/ou à grand rayon d'action et/ou à forte capacité de fuite, sans incidence sur la capacité des populations à se reconstituer et avec possibilité de report vers d'autres habitats, pas de fragmentation ou d'isolement des populations	Destruction d'habitat permanente pour des espèces protégées et/ou patrimoniales à faible rayon d'action et/ou à faible capacité de fuite, avec incidence sur la capacité des populations à se reconstituer, et/ou sans possibilité de report vers d'autres habitats; pas de fragmentation ou d'isolement des populations; non atteinte à l'état de conservation des populations et des habitats	Destruction d'habitat permanente pour des espèces protégées et/ou patrimoniales à faible rayon d'action et/ou à faible capacité de fuite, avec incidence sur la capacité des populations à se reconstituer sans possibilité de report vers d'autres habitats; fragmentation des habitats et/ou isolement des populations; atteinte à l'état de conservation des populations et des habitats
	Pas de dérangement ou perturbation des espèces très communes et / ou non patrimoniales et/ou à grand rayon d'action et/ou à forte capacité de fuite Pas de dégradation indirecte des habitats (pollution visuelle, sonore, lumineuse, qualité de l'eau)	Dérangement, perturbation des espèces protégées et/ou peu patrimoniales et/ou à grand rayon d'action et/ou à forte capacité de fuite, ou dégradation indirecte de leurs habitats (pollution visuelle, sonore, lumineuse, qualité de l'eau)	Dérangement perturbation des espèces protégées et/ou patrimoniales à faible rayon d'action et/ou à faible capacité de fuite, ou dégradation indirecte de leurs habitats (pollution visuelle, sonore, lumineuse, qualité de l'eau)	Dérangement perturbation des espèces protégées et/ou patrimoniales protégées et/ou patrimoniales à faible rayon d'action et/ou à faible capacité de fuite, ou dégradation indirecte de leurs habitats (pollution visuelle, sonore, lumineuse, qualité de l'eau)

Critères de hiérarchisation des niveaux d'impact

Ainsi, les tableaux de synthèse des impacts et mesures, placés au chapitre 9.7 du volet E3 illustrent cette démarche, avec :

- En premier lieu le rappel du niveau d'enjeu d'état initial ;
- La définition de l'impact brut et le niveau associé, conformément aux critères de hiérarchisation des impacts proposés ;
- Les mesures d'évitement et/ou de réduction d'impact proposées ;
- L'appréciation de l'impact résiduel après mesures d'évitement ou de réduction d'impact ;
- Une conclusion sur la nécessité de mesures compensatoires.

Enfin la nécessité de compensation est elle-même déterminée selon une matrice déterminant des ratios de compensation en tenant compte de l'enjeu écologique (fonctionnalités écologiques) mais aussi de la patrimonialité des espèces ou cortèges d'espèces présents a été définie.

Les ratios de compensation utilisés sont les suivants :

		Enjeu de patrimonialité				
		Faible	Modéré	Fort		
Enjeu écologique / fonctionnalité	Faible	1	1	2		
	Modéré	1	2	2		
	Fort	1	2	3		

Mode de définition des ratios de compensation (Source : Egis environnement, 2016)

Avis de la commission d'enquête :

Les réponses de la SGP sont pertinentes.

Modalités de compensation

ADEQUA, Association pour le Développement de la Qualité de Vie et du Patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs (observation n°38 sur le registre papier de Chelles, lettre datée du 13/04/2017) :

A propos des conséquences sur la faune et la flore de la réalisation de l'ouvrage OA 0603P au Montguichet, le Conseil national de Protection de la Nature (CNPN) observe « Des mesures compensatoires sous-dimensionnée et difficilement gérables en l'état. (...) Une continuité foncière des sites est à prévoir sur le secteur retenu et une gestion d'un minimum de 30 ans et à garantir par un plan de gestion et de garanties de protection à long terme. La seule intervention foncière de la Région et la gestion de l'agence AEV ne constituent pas une garantie de la gestion des milieux et des espèces patrimoniales associées, d'autant qu'il n'est fait mention d'aucun plan de gestion. »

En réponse, le dossier propose une « surface de réouverture des milieux pour obtenir une mosaïque d'habitats (milieux ouverts et patchs boisés) »

Mais cette surface, « sanctuarisée » (gelée donc) pour 30 ans est située en plein sur la zone du Clos-Roger que le projet de l' AEV réserve au maraîchage. Une autre solution est donc à trouver.

Par ailleurs, le dossier indique que « un plan de gestion pluri annuel sera établi par la SGP ».

A ce que l'on sache de tels plans de sont pas dans le cœur de mener de la SGP qui, donc, passera la main. A qui ? Quel contrôle citoyen ?

Avis et commentaires de la SGP – 2.3 :

Les compensations écologiques des impacts résiduels des travaux de l'OA 0603P à Chelles (ainsi que de l'ouvrage 503P à Livry-Gargan) ont fait l'objet d'études, d'ateliers de travail et de concertation entre la SGP et l'Agence des Espaces Verts. Ces échanges, qui se sont poursuivis après le dépôt du dossier d'autorisation unique, ont permis de définir :

- le bilan global des besoins en compensation générés par la réalisation du projet les lignes 16, 17
 Sud et 14 Nord vis-à-vis des espèces protégées et de leurs habitats, dénommé « dette écologique globale »;
- l'identification des sites de compensation au sein d'un espace géré par l'Agence des espaces verts (AEV);
- la description des principes de restauration et les modalités de gestion.

Dette écologique globale

Six espèces d'insectes protégées régionalement sont impactées par le projet :

Le Flambé et le Thécla de l'orme, contactés au sein du secteur d'aménagement 1 de l'ouvrage annexe 0603P (Chelles) et potentiellement présents au sein du secteur d'aménagement de l'ouvrage annexe 0503P (Livry-Gargan et Clichy-sous-Bois), ainsi que la Mante religieuse, l'Oedipode turquoise, le Grillon d'Italie et le Conocéphale gracieux, potentiellement présents au sein du secteur d'aménagement de l'ouvrage annexe 0503P. Ces espèces sont assez communes à rares en Ile-de-France.

Au regard des mesures de réduction et de suivi mises en place au sein des emprises de travaux, le projet ne remet pas en cause l'état de conservation des populations, déjà altéré. Néanmoins, comptetenu des exigences écologiques des espèces, les potentialités de report sur des habitats similaires seront réduites, en particulier pour le Thécla de l'orme (lisières et friches arbustives), la Mante religieuse l'Oedipode turquoise, le Grillon d'Italie et le Conocéphale gracieux, (milieux ouverts thermophiles et friches arbustives).

Compte-tenu des exigences écologiques du Flambé en matière d'habitats, cette espèce bénéficiera davantage d'habitats de substitution et de report (prairies, friches herbacées). De ce fait, les impacts résiduels du projet sur les populations de Flambé seront moindres.

Selon l'arrêté de protection du 22 juillet 1993, seuls les individus de ces six espèces sont protégés. Néanmoins, compte-tenu des enjeux, de l'écologie de ces espèces inféodées à des plantes-hôtes (Flambé et Thécla de l'orme) ou présents sous forme d'œufs, de larves (Conocéphale gracieux, Oedipode turquoise, Grillon d'Italie) ou d'oothèques au sein d'habitats favorables (Mante religieuse), la compensation portera sur des habitats qui leur sont favorables.

Les calculs de surfaces d'habitats de compensation par espèce ont été réalisés sur la base :

- des préférences écologiques de l'espèce concernée ;
- de la propension de l'espèce concernée à utiliser tel type d'habitat pour ses activités de repos,
 de chasse, de défense du territoire, de déplacements journaliers ou de migration, de reproduction.

¹ Secteur d'aménagement : zone tampon de 250 m autour de l'ouvrage

En conclusion, les surfaces à compenser sont les suivantes :

- 2,70 ha de milieux ouverts à semi-ouverts thermophiles favorables au Flambé (2,70 ha) et aux orthoptères (Conocéphale gracieux, Grillon d'Italie, Oedipode turquoise et Mante religieuse 0,96 ha). Les surfaces se superposant ne s'additionnent pas et sont mutualisables.
- 3,87 ha de lisières, bosquets, friches arbustives avec présence de plantes-hôtes pour le Thécla de l'orme.

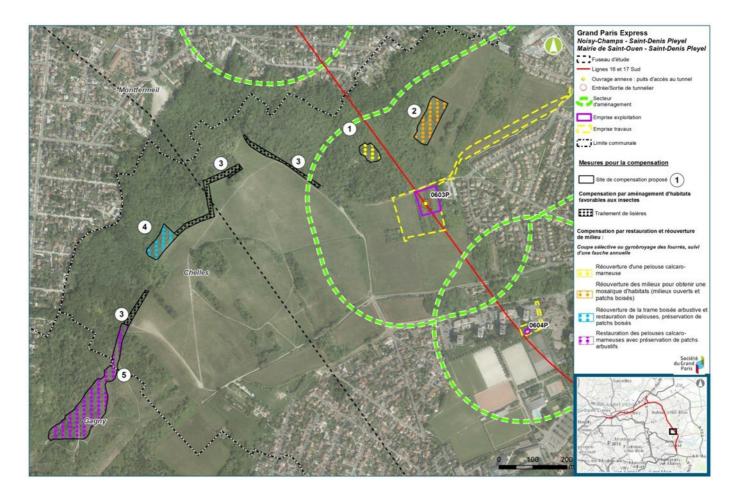
Ces espèces occupent des niches écologiques qui peuvent se superposer au niveau des friches arbustives lâches.

<u>Identification du secteur de compensation</u>

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

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

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



Il est à noter que ces entités ont été sélectionnées sur la base d'une analyse fine de terrain menée avec l'AEV. C'est ainsi en concertation étroite avec l'AEV qu'il a été convenu que les entités choisies pour la mise en œuvre des mesures compensatoires n'empiètent pas les superficies dédiées aujourd'hui à l'agriculture. Ainsi, les propositions de compensations n'interfèrent en aucun cas avec un éventuel futur projet de l'AEV.

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

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

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

La sécurisation foncière de la mesures est assurée à la fois par son insertion dans un Programme Régional d'Intervention Foncière (PRIF)² et par le classement du secteur en Espace Naturel Sensible (ENS) mis en place avec le Conseil départemental de Seine-et-Marne, et dont le droit de préemption est délégué à l'Agence des Espaces Verts. L'Agence des Espaces Verts est ainsi devenue aujourd'hui propriétaire d'une grande partie du site (environ 70 ha) et notamment des terrains concernés par les sites de la compensation des lignes 16, 17 sud et 14 nord du Grand Paris Express. La pérennité de la mesure est donc assurée et maîtrisée par la puissance publique.

Principes de restauration et modalités de gestion

Les principes de restauration proposés, ainsi que les modalités de gestion et de suivi, sont détaillés au chapitre 2.1.2 du volet G du dossier (demande de dérogation à la protection des espèces protégées). Elles ont été définies en concertation avec l'AEV.

Une convention de gestion bipartite est en cours d'établissement entre la Société du Grand Paris et l'Agence des Espaces Verts, gestionnaire pressenti, qui offrira toutes les garanties pour mener à bien une gestion optimale et à long terme (30 ans) de cet espace.

Un plan de gestion pluriannuel du terrain sera établi par la Société du Grand Paris avec l'aide de ses prestataires spécialisés, sur la base d'un état initial complet, avant le démarrage des travaux, envisagé hors saison biologique des espèces (hiver 2017). Ce document de planification pourra constituer le tableau de bord du site, définir les objectifs à court, moyen et long terme, ainsi que les mesures de gestions adaptées pour les atteindre.

Un reporting concernant la mise en œuvre, la gestion et l'efficacité de la mesure compensatoire sera réalisée auprès de l'Administration durant toute la période d'engagement de la Société du Grand Paris.

En synthèse, la SGP et l'AEV ont élaborés conjointement ces mesures compensatoires pour les inscrire durablement dans la gestion du Montguichet et assurer leur compatibilité avec de futures activités. Les mesures compensatoires proposées répondent à la dette écologique générée par le projet et leur viabilité dans le temps est assurée.

<u>Concernant le contrôle citoyen</u>, il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés au point 2.4 du thème 2.

_

² Un Programme Régional d'Intervention Foncière (PRIF) est un engagement partenarial explicite entre une commune, l'Agence des Espaces Verts et le Conseil régional afin de pérenniser la vocation forestière, naturelle ou agricole d'un site délimité. C'est l'expression d'une décision politique concertée, permettant à la Région Île-de-France de mettre en œuvre une démarche et des actions de préservation et de mise en valeur des espaces ouverts et des paysages.

Avis de la commission d'enquête :

La SGP a respecté les textes en vigueur. La commission d'enquête l'invite à poursuivre les échanges avec l'AEV. Concernant le contrôle citoyen, il convient de se reporter à l'avis 2.4 du thème 2.

ANCA (Les Amis Naturalistes des Côteaux d'Avron) (observation n°50 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 19/04/2017) :

Les mesures compensatoires feront l'objet d'un suivi. Elles concernent essentiellement les parcelles choisies pour les compensations. La remise en état de l'emprise de travaux est passée sous silence.

Il est prévu de faire un état initial (2016-2017) des parcelles choisies pour les compensations sur le Montguichet. Ensuite il y aura un suivi des espèces et une surveillance des ligneux envahissants. Les suivis de l'efficacité des mesures et de l'évolution de la biodiversité, en phase chantier ou en phase exploitation, se traduiront par la mise en place d'un comité de suivi et par le suivi d'indicateurs pertinents pour chaque mesure. Sauf que les indicateurs ne sont pas détaillés dans le document.

→ L'ANCA demande à participer au comité de suivi.

Avis et commentaires de la SGP - 2.4 :

Pour plus de détail concernant le suivi des mesures, la SGP invite le lecteur à se reporter aux commentaires et avis exprimés au point 2.3 du thème 2.

Le suivi des mesures permettra d'assurer leur viabilité dans le temps et de les réajuster au besoin pour garantir la compensation nécessaire au regard des impacts résiduels sur la biodiversité générés par le projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord.

La réalisation et le suivi des actions concernant la biodiversité feront l'objet d'un bilan annuel qui sera communiqué aux services de l'Etat (direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie), avec l'ensemble des données recueillies, notamment géographiques. Ces données ont vocation à être intégrées à l'observatoire régional de la biodiversité et au système d'Information nature et paysages (SINP).

Au-delà de ces bilans, la SGP se tiendra à la disposition des instances existantes impliquées dans les sujets de biodiversité, telles que le conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) ou le conseil national de protection de la nature (CNPN).

Enfin, des réunions portant sur des sujets spécifiques ou locaux pourront être organisées en tant que de besoin avec les parties prenantes telles que les collectivités ou les associations.

Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

Autres observations liées au thème 2 « Espèces protégées »

ANCA (Les Amis Naturalistes des Côteaux d'Avron) (observation n°47 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 19/04/2017) :

Il est prévu de mettre les déblais de creusement sur le site des anciennes carrières du Sempin à Chelles.

- → l'ANCA rappelle la présence, au Sempin, d'espèces protégées en Ile-de-France (Grillon Italien, Mante religieuse, Azuré des Cytises, Conocéphale gracieux). Le Sempin est un site à préserver, situé sur une trame verte à maintenir.
- → Où est l'étude d'impact ?

Avis et commentaires de la SGP - 2.5 :

Un projet d'aménagement de parc paysager au niveau de la carrière du Sempin est à l'étude par la SAFER. Pour sa réalisation, ce projet nécessite l'apport de matériaux extérieurs afin d'une part, de sécuriser le parc Jousseaume à Montfermeil, et d'autre part de réaliser les modelés permettant la création de points de vue et le maintien des cônes de visibilité sur le moulin de Montfermeil.

L'ouvrage annexe 603P de la future ligne 16 du GPE est situé à une faible distance de ce projet, sur le site du Montguichet à Chelles. Cette proximité constitue une double opportunité. En effet, cet ouvrage est un puits d'entrée de tunnelier, et donc d'extraction de quantités importantes de déblais. Sous réserve de compatibilité géochimique (ce que les études réalisées tendent à confirmer), ces déblais pourraient être valorisés dans le cadre du projet de réaménagement du Sempin, limitant ainsi le trafic de camions nécessaire à leur évacuation et à l'apport de matériaux pour ce projet. La mise en place d'une bande transporteuse entre les deux sites est en effet à l'étude. A ce titre, une convention de partenariat a été signée entre la SAFER et la SGP visant à la mise en place des collaborations utiles à la réussite du projet à l'utilisation des matériaux de la ligne 16 pour assurer le comblement des vides et le modelage du site.

Le site du Sempin, a été exploité comme carrière de gypse de la fin du XIXème siècle jusque dans les années 1960 puis en partie remblayé. Il est identifié au SDRIF pour accueillir un projet d'espaces verts ou de loisirs. Actuellement en friche et supportant ponctuellement des dépôts sauvages, il abrite un certain nombre d'espèces protégées en Ile-de-France.

Le projet d'aménagement du parc du Sempin fera l'objet de procédures ultérieures dont la SAFER sera le pétitionnaire et qui feront l'objet d'une enquête publique spécifique. L'étude d'impact du projet sera établie dans le cadre de ces procédures.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

M. PARIGOT Cyrille, habitant à Champs-sur-Marne (observation n°28 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

Nous devons absolument préserver les bois, les espaces verts, les poches vertes publiques ou privées ici et là sur notre territoire. Nous devons améliorer l'existant, ne pas le dégrader. C'est à la forêt de rentrer dans la ville et non le contraire.

Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information. Nous vous remercions, et vous prions d'agréer l'expression de nos salutations distinguées.

Avis et commentaires de la SGP - 2.6 :

Les lignes 16, 17 Nord et 14 Sud sont entièrement souterraines et à ce titre l'impact global du projet sur le milieu naturel à « limité » à chaque émergence (gare, ouvrage annexe, ouvrage particulier).

Au-delà de cette considération l'existence d'impacts sur la faune, la flore et les milieux naturels nécessite que la Société du Grand Paris mette en place la démarche Éviter, Réduire, Compenser pour son projet. Cela se traduit par :

- D'abord, mettre en place des mesures d'évitement des impacts (adaptation des emprises, ajustement temporel des dates de démarrage des travaux etc...). Ces mesures s'appliquent aux impacts bruts ;
- Ensuite, mettre en place des mesures de réduction et de suivi des impacts qu'il n'aurait pas été possible d'éviter. Ces mesures s'appliquent aux impacts bruts;
- Enfin, mettre en place des mesures de compensation des impacts qu'il n'aurait pas été possible d'éviter ou de réduire. Ces impacts sont dits résiduels et déclenchent le passage aux mesures compensatoires. Les mesures compensatoires s'appliquent ainsi aux impacts résiduels ne pouvant plus être réduits.

L'insertion environnementale du projet est donc conçue selon un triptyque de mesures graduées, et des mesures d'accompagnement et de suivi sont également proposées.

Le projet de moindre impact écologique a donc bien été cherché pour préserver autant que faire se peut le milieu naturel existant.

Avis de la commission d'enquête :

La SGP montre qu'elle a cherché à préserver le milieu naturel existant.

Thème n°3 - Défrichement

Ce thème regroupe les observations entrant directement dans le champ de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation unique IOTA, c'est-à-dire celles relatives à la police de l'eau, aux demandes d'autorisations de défrichement, aux demandes de dérogations pour destructions d'espèces protégées et aux demandes d'autorisations pour travaux dans un site protégé, étant précisé qu'en l'espèce, seuls les 3 premiers items sont concernés par la demande d'autorisation unique pour la réalisation des lignes 16, 17 Nord et 14 Sud.

Ces observations peuvent être en outre communes à d'autres thèmes. Pour cela un renvoi à la(aux) thématique(s) concernée(s) et à la réponse formulée par la SGP est réalisé.

ADEQUA, Association pour le Développement de la Qualité de Vie et du Patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs (observation n°30 sur le registre papier de Chelles, lettre datée du 13/04/2017) :

A propos des boisements, l'Etude d'impact – volet E3 – Analyse des impacts et présentation des mesures associées point que pour :

- Le boisement du Montguichet : « enjeu écologique fort, enjeu social et économique nul »
- Le Parc du Souvenir : « enjeu écologique faible, enjeu social et économique modéré »

Pour Adequa, attribuer au boisement du Montguichet un enjeu « social et économique nul », c'est ignorer les évolutions prochaines de création d'un parcours de santé et futures en discussion de valorisation par des promenades, voire de l'agroforesterie. L'enjeu social et économique devrait être rehaussé au niveau de celui du parc du Souvenir : « enjeu social et économique modéré. »

Avis et commentaires de la SGP - 3.1 :

L'état initial et la caractérisation des boisements sont réalisés sur la base des connaissances disponibles à la réalisation du dossier et selon l'état actuel des boisements.

Or, l'information disponible début 2016 (au moment de la rédaction du dossier) ne mentionnait pas le devenir possible du boisement du Monguichet, d'ailleurs toujours en cours de discussion.

Par ailleurs, la partie vouée à être défrichée se situe à l'extrémité sud du boisement et se compose de trois bandes boisées (bosquets) composés 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. Au sens du code forestier ces bandes boisées sont bien rattachées au massif forestier du Montguichet mais leur état de conservation est dégradé.

Aussi la fonctionnalité du boisement du Montguichet n'est pas remise en cause ni sa valorisation future qui permettra quand elle sera effective de reconsidérer le niveau d'enjeu social et économique de ce boisement.

Il est donc proposé de maintenir la qualification de l'enjeu social et économique du boisement telle que défini dans le dossier.

Avis de la commission d'enquête :

La SGP atteste dans sa réponse de sa volonté de tenir compte des évolutions éventuelles.

M. PARIGOT Cyrille, habitant à Champs-sur-Marne (observation n°22 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

Même si les terrains constituaient une réserve foncière depuis plus de 40 ans pour le projet d'autoroute de l'A103, l'utilisation des friches et le déboisement massif des bois pour la ligne 15 et autres lignes futures ainsi que la nouvelle gare de Noisy Champs font peur d'autant plus qu'il y avait une grande biodiversité et des beaux arbres. Tout ce déboisement des derniers mois n'était pas nécessaire pour le métro.

Avis et commentaires de la SGP - 3.2 :

La gare de Noisy-Champs est un projet d'envergure puisqu'il comprend l'implantation de deux ouvrages spécifiques, de part et d'autre de la gare pour assurer les fonctions de terminus des lignes 15 Sud et 16.

- L'avant gare de Noisy-Champs contiendra: les voies de circulation de la ligne 15 Sud en direction de Bry-Villiers-Champigny, les voies pour le retournement des rames de la ligne 16, et 2 niveaux de parking.
- L'arrière gare comprendra les voies de circulation de la ligne 16 en direction de Chelles, les voies pour le retournement des rames de la ligne 15 Sud et 1 niveau de parking.

Ces ouvrages doivent être réalisés depuis la surface, ce qui a nécessité le défrichement des arbres présents. A ce titre, une procédure de demande d'autorisation de défrichement avait été déposée en 2015 auprès des services de l'État. L'autorisation avait été délivrée par arrêté interpréfectoral en date du 1er février 2016.

S'agissant des enjeux écologiques de ces boisements, des études et des analyses ont été conduit depuis le démarrage du projet par des bureaux d'étude spécialisés.

Les inventaires sur la faune et la flore qui ainsi ont permis de mettre en évidence des enjeux principalement localisés au niveau de la partie sud du boisement, sur la commune de Noisy-le-Grand, en lien avec la présence de 2 mares forestières accueillant des espèces d'amphibiens protégés. En amont du défrichement, des mesures ont permis d'éviter la destruction d'individus. Comme la mise en œuvre d'opérations de capture des amphibiens présents dans ces mares, pour les déplacer dans une mare existante située à proximité et non impactée par les travaux. Ces pêches se sont tenues entre mars et août 2016, et ont permis de déplacer un grand nombre d'individus (tritons alpestres, tritons ponctués, tritons crêtés crapauds communs). Les coupes ont été engagées qu'après.

En complément de cette mesure, des actions de compensation ont été engagées par la SGP, en partenariat avec l'agence des espaces verts (AEV), sur le bois de Célie, situé à proximité du secteur de Noisy-Champs. Ces mesures de compensation comprennent la restauration de 5 mares de reproduction pour les espèces qui étaient présentes dans le boisement de Noisy-Champs et la création d'une nouvelle mare en lisière de boisement pour permettre de diversifier les habitats disponibles pour ces espèces. La restauration des mares a été réalisée en février 2017 et les travaux de création de la mare sont prévus dans les prochains mois (mai/juin 2017).

Par ailleurs, des enjeux limités mais néanmoins existants par la présence d'arbres à cavités potentiellement favorables pour les chauves-souris ont conduit la SGP à faire réaliser des contrôles des cavités avant l'abattage des arbres afin de s'assurer de l'absence de chauves-souris. Des chiroptérologues-cordistes ont ainsi expertisé plus de 30 arbres à cavités en janvier et juin/août 2016, qui ont permis de confirmer l'absence de chauves-souris avant de lancer les opérations de défrichement.

S'agissant de l'impact sur les boisements, des mesures de compensation ont été engagées par la SGP, pour la réalisation de travaux sylvicoles en partenariat avec l'Office national des forêts (ONF) au sein de forêts franciliennes (Sénart, Notre-Dame, Coubert, Armainvilliers, Fontainebleau). Ces travaux concernent notamment des interventions de replantation de différentes essences (chênes, merisier, tilleul, ...). Ces sites et les travaux retenus permettent de répondre aux exigences du code forestier en matière de compensation.

Ces opérations et ces mesures ont été traitées dans le cadre des procédures environnementales de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, qui a fait l'objet d'une enquête publique du 26 octobre au 28 novembre 2016.

Elles sont encadrées par les arrêtés préfectoraux suivants :

- Arrêté interpréfectoral n°2016/934 autorisant la création et l'exploitation de la ligne 15 Sud au titre de la « loi sur l'eau »;
- Arrêté interpréfectoral n°2016-DRIEE 008 portant dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées dans le cadre du projet de la ligne 15 Sud ;
- Arrêtés interpréfectoraux n°201632-0012 et n°2016-08-31-045 portant autorisation de défrichement sur les communes de Malakoff, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne pour la création de la ligne 15 Sud.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que la SGP respecte les divers arrêtés inter préfectoraux.

Thème n°4 - Implantation des gares

Ce thème regroupe les observations qui n'ont pas directement trait à l'enquête publique relative à la demande d'autorisation unique IOTA. Pour autant même si ces observations ont été formulées hors périmètre de la présente enquête publique, la SGP a souhaité apporter une réponse à chacune d'elle afin de répondre dans la mesure du possible au stade actuel de l'avancement du projet aux interrogations des citoyens.

Ces observations peuvent être en outre, communes à d'autres thèmes. Pour cela un renvoi à la(aux) thématique(s) concernée(s) et à la réponse formulée par la SGP sera réalisé.

M. MOURON Jacques, habitant à Chelles (observation n°1 sur le registre électronique déposée le 27/03/2017) :

La localisation en centre-ville de la future gare de Chelles va causer des nuisances importantes.

[Actuellement la voirie desservant le centre-ville est déjà saturée, aux heures de pointe, par la circulation automobile. Le surplus de trafic automobile, induit par cette nouvelle gare, va inévitablement aggraver la situation, avec pour corollaire une augmentation de la pollution.] (Thème n°9)

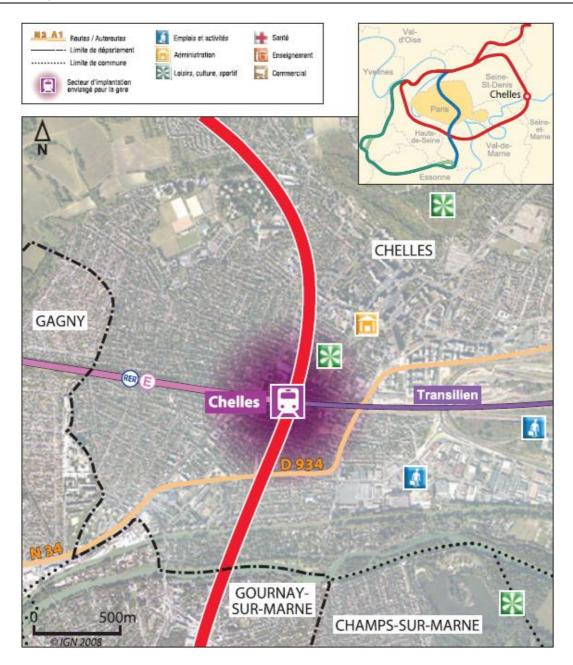
[De plus, cette gare étant souterraine, une importante circulation de camions est à prévoir pendant les travaux de construction. Avec les nuisances consécutives.] (Thème n°7)

Il aurait mieux valu prévoir l'implantation de cette gare, en correspondance avec la ligne E, sur l'emplacement de l'ancien triage SNCF de Vaires.

Avis et commentaires de la SGP - 4.1 :

Le projet de ligne 16, 17 Sud et 14 nord a pour objet principal de mettre en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris (RTPGP) approuvé par décret en Conseil d'Etat n° 2011-1011 du 24/08/2011 publié au JO du 26/08/2011, entre les gares de Noisy-Champs et Le Bourget RER. Ce schéma d'ensemble a été conçu notamment pour créer des lignes en rocade en interconnexion avec des lignes de métros ou RER en radiale de façon à améliorer le maillage existant et renforcer l'offre de transport de la banlieue parisienne en capacité, fiabilité et sécurité.

Le schéma d'ensemble indique au § 1.2 : « À Chelles, la ligne est en correspondance avec le RER E et la ligne P du Transilien. La gare de Chelles constitue ainsi l'un des points de correspondance majeurs du réseau du Grand Paris avec l'Est de la Région » et présente dans son atlas cartographique la carte ci-dessous le secteur envisagé de la gare à proximité de la gare actuelle



Le dossier d'enquête publique établi dans le cadre de la DUP (dans sa pièce D: Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, chapitre D2 : Choix du projet, chapitre 4. Scénarios de tracés et de gares du projet, chapitre 4.1 Section de Noisy – Champs à Chelles, chapitre 4.1.1 Implantation des gares, (pages 18 et 19)) présente précisément les réflexions menées par le Maitre d'ouvrage à l'échelle du territoire de la ville et du quartier du centre-ville pour l'implantation de la gare GPE Chelles et expose les raisons du choix proposé.

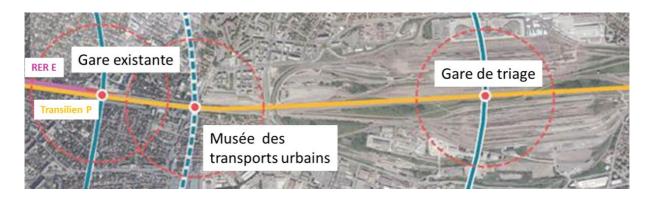
Une implantation plus à l'est, en plein cœur de la gare de triage actuelle a été analysée pendant la première phase des études préalables à l'élaboration du dossier d'enquête publique, à la demande de la ville et de la communauté d'agglomération, dans le cadre d'une vision stratégique visant à un développement urbain très important de la ville à l'Est de son territoire.



Gare de triage de Vaires

Dans le cadre du Contrat de développement territorial Chelles-Vaires, des études stratégiques et urbaines ont été lancées en parallèle aux études menées par la Société du Grand Paris par la communauté d'agglomération et la préfecture de région associant les différents partenaires du territoire y compris la société du Grand Paris

Dès le début de l'année 2011, deux sites plus à l'est de la gare existante ont été identifiés dont celui au centre de la gare de triage.



Localisations envisagées de la gare GPE de Chelles (mi 2011)

La localisation proposée au centre du triage était justifiée par la correspondance à assurer avec le RER E et le Transilien P et par la relative proximité avec les ZAC Aulnoy et l'éco quartier CASTERMANT bordant la partie nord du triage. Elle devait s'accompagner de la création d'une nouvelle gare SNCF pour le RER E et le Transilien. Cette gare, bien que non prévue dans le schéma directeur du RER E

E17-002/93 11/05/2017 65

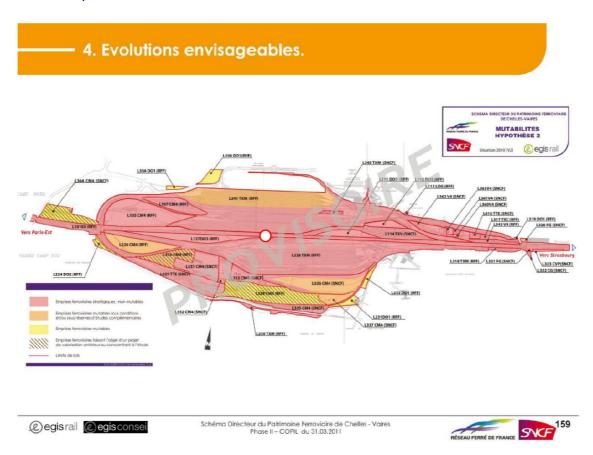
prévoyant notamment son prolongement à l'Ouest en cours de réalisation (projet Eole) était potentiellement envisageable car située à une distance de plus de 2 km de la gare existante, le terminus technique du RER étant situé plus à l'Est.

Cette localisation n'a notamment pas été retenue du fait de l'indisponibilité du foncier ferroviaire pour implanter la nouvelle gare GPE et pour assurer le développement urbain souhaité à proximité. En effet, à la demande la Préfecture de Région, dans le cadre du CDT, RFF a présenté courant 2011 son schéma directeur du patrimoine ferroviaire Chelles Vaires indiquant par la carte ci-dessous le potentiel de mutabilité de son foncier suivant 3 zones :

1 en rose : Emprises ferroviaires stratégiques non mutables, servant notamment à l'installation périodique de matériels ferroviaires de travaux et d'entretien du réseau ferré francilien, non relocalisables en lle de France

2 en orange : Les emprises ferroviaires mutables sous conditions et sous réserves d'études complémentaire

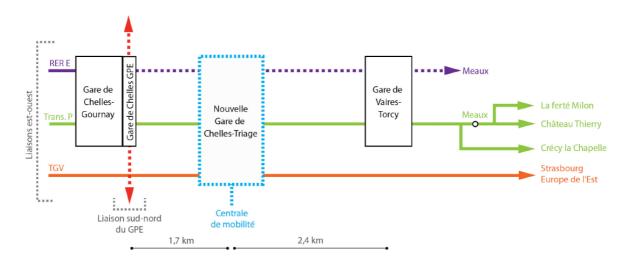
3 en jaune : les emprises ferroviaires mutables ou en cours de mutation



L'implantation de la gare GPE envisagée dans ce scénario, au centre de la gare de triage ne pouvait pas être mise en œuvre faute de foncier disponible à l'échéance du projet. La SGP a donc proposé de confirmer l'orientation présentée en tout état de cause dans le schéma d'ensemble à savoir à proximité

de la gare existante. Cette proposition a été validée par les élus du territoire et entérinée dans le projet de CDT

Les études du CDT se sont poursuivies en recherchant d'autres leviers pour le développement de cette zone. Le schéma ci-dessous illustre cette réflexion avec la proposition d'implantation d'une gare TGV dans la partie Ouest du triage à environ 1,3 km de la gare GPE



Le plan de masse ci-dessous illustre la vision à long terme du développement urbain associé dans l'hypothèse d'une libération forte des emprises RFF.



Avis de la commission d'enquête :

La SGP précise que l'implantation a été validée par les élus du territoire et entérinée dans le projet de CDT.

Thème n°5 – Ouvrages annexes

Aucune observation n'a été formulée sur ce thème lors de l'enquête publique.

EI7-002/93 11/05/2017 69

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À LA DEMANDE D'AUTORISATION IOTA PRESCRITE PAR L'ARRÊTÉ INTER-PRÉFECTORAL N°2017–0294 DU 1^{ER} FÉVRIER 2017

Thème n°6 - Entonnement SMR

Aucune observation n'a été formulée sur ce thème lors de l'enquête publique.

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À LA DEMANDE D'AUTORISATION IOTA PRESCRITE PAR L'ARRÊTÉ INTER-PRÉFECTORAL N°2017–0294 DU 1^{ER} FÉVRIER 2017

Thème n°7 - Impact travaux

Ce thème regroupe les observations qui n'ont pas directement trait à l'enquête publique relative à la demande d'autorisation unique IOTA. Pour autant même si ces observations ont été formulées hors périmètre de la présente enquête publique, la SGP a souhaité apporter une réponse à chacune d'elle afin de répondre dans la mesure du possible au stade actuel de l'avancement du projet aux interrogations des citoyens.

Ces observations peuvent être en outre, communes à d'autres thèmes. Pour cela un renvoi à la(aux) thématique(s) concernée(s) et à la réponse formulée par la SGP sera réalisé.

Quantités de déblais en jeu

<u>Union des Associations d'Environnement de Seine-Saint-Denis</u> (observation n°37 sur le registre électronique, lettre datée du 20/04/2017) :

Déblais.

Préambule.

La candidature de Paris, officialisée en 2015, pour l'organisation des Jeux Olympiques d'été en 2024, a nécessité de fixer un objectif de mise en service du projet à fin 2023, de sorte que la nouvelle infrastructure puisse contribuer à la desserte des sites olympiques envisagés au nord et à l'est de Paris. L'accélération du planning de réalisation du projet a ainsi nécessité l'ajout de tunneliers supplémentaires et le changement des méthodes constructives de la gare Le Bourget RER et des phasages de la gare Clichy-Montfermeil.

L'évolution du projet a entrainé un changement dans l'évaluation du volume de déblais générés qui est augmentée de plus d'un tiers, passant de 3,02 à 4,05 Millions de m3.

Cet écart doit être justifié.

Avis et commentaires de la SGP - 7.1 :

Le choix des points d'entrée des tunneliers tel qu'il est présenté dans le présent dossier d'autorisation unique est la résultante d'un processus engagé lors des études d'Avant-Projet pour la sécurisation du planning du projet.

En effet, l'optimisation du planning réalisée pour permettre la mise en service fin 2023 de la ligne 16 dans la perspective de l'organisation des Jeux Olympiques d'été 2024 à Paris, a conduit à augmenter le nombre de tunneliers et à modifier leur cinématique : l'augmentation du nombre de tunneliers permet de creuser simultanément plus de sections de tunnel pour des longueurs plus réduites et de raccourcir la durée globale de réalisation du tunnel.

Le nombre de tunneliers est ainsi passé de cinq en phase d'études préliminaires (avec quatre puits d'attaque et quatre puits de sortie), à neuf en études d'avant-projet (avec sept puits d'attaque et sept puits de sortie).

Concernant le volume des déblais du tunnelier, ils ont effectivement augmenté, passant d'environ 3 à 4 millions de m³. Cette augmentation s'explique en partie par la profondeur du tunnel qui est plus basse que prévue lors des études préliminaires (raisons géotechniques, fondations de bâti, etc.) ainsi les ouvrages et gares seront excavés plus profondément, augmentant de fait le volume de déblais généré. Par ailleurs, les études se sont précisées et aux gares, ouvrages et tunnels sont venues s'ajouter des passages souterrains, des contraintes techniques ou de sécurité qui ont également fait augmenté le volume des boites gares ou ouvrages de ventilation et secours.

L'intégration dans le périmètre du projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du raccordement au centre d'exploitation d'Aulnay participe également à l'augmentation des quantités de déblais prises en considération.

Avis de la commission d'enquête :

La SGP explique les raisons de l'augmentation du volume des déblais.

<u>Union des Associations d'Environnement de Seine-Saint-Denis</u> (observation n°38 sur le registre électronique, lettre datée du 20/04/2017) :

Il en de même pour des incohérences dans l'évaluation des déblais générés par les tunneliers.

Document	Page	Volume (m3)
E3 – Etude d'impact mesures associées	294	2 649 000
	300	2 383 000
I2 – BD Annexes	363 à 369	2 354 637
D2 – Avis CNPN	20	2 649 000

Ces anomalies ne sont pas conformes à une étude correctement réalisée et sont de plus accentuées par les erreurs du dossier d'étude d'impact qui confond en pages 57 et 58 :

- * pour l'OA 0603P, la sortie du tunnelier T4 avec celle du tunnelier T9
- * pour l'OA 0501P, la sortie du tunnelier T3 avec celle du tunnelier T7,
- pour l'OA0104P, la sortie des tunneliers T1 et T2 avec celles des tunneliers T5 et T6.

Les volumes des déblais générés par les tunneliers doivent être cohérents sur l'ensemble du dossier

Avis et commentaires de la SGP - 7.2 :

Pour les courses des tunneliers, il se peut que le dossier manque de clarté, nous rappelons ci-après les principales caractéristiques des entrées et sorties des tunneliers des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord.

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

Effectivement des incohérences demeurent dans le dossier d'autorisation unique. La stabilisation de l'estimation des volumes de déblais a été réalisée au cours des études PRO (le dossier ayant été finalisé à la fin de la phase d'étude précédente, celles d'Avant-Projet). La dernière estimation est présentée dans le mémoire en réponse à l'avis de l'AE dont les éléments sont repris ci-après.

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 s'effectue de cette façon

	Volume de matériaux excavés		
Terrassements à l'air libre	1 398 400 m ³	35 %	
Dont			
Gares et entonnements	961 700 m ³		
Ouvrages annexes	436 700 m ³		
Tunnelier	2 649 000 m ³	65 %	

Avis de la commission d'enquête :

La SGP reconnait avoir été amenée à préciser un certain nombre de points.

Destination des déblais - Exutoires de valorisation ou d'élimination

M. BOYER André (observation n°23 sur le registre papier à Saint-Denis – Lettre envoyée à la ville de Saint-Denis reçue le 07/04/2017) :

La presse locale indique que la SAFER, pour le site du Sempin, et la Société PLACOPLATRE, pour ses sites de Vaujours et Courtry ont signé un accord avec la SGP pour accueillir plus d'1 million de m³ de terres de déblais du métro. J'aimerais savoir comment elles seront triées, traitées et déposées sur ces sites.

Avis et commentaires de la SGP - 7.3 :

Les modalités de stockage et de tri des déblais sont détaillées au chapitre 2.5.6.3 du volet D1 (avis délibéré de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse de la SGP) ainsi qu'au chapitre 2.1.2.3 du volet D2 (avis du CNPN et mémoire en réponse de la SGP).

Les déblais issus des gares ou ouvrages annexes, sont extraits par couches successives lors des terrassements, limitant ainsi leur mélange. De ce fait, ils sont les plus susceptibles de pouvoir être valorisés dans le cadre du réaménagement des carrières de la société PLACOPLATRE. Ces matériaux ont fait l'objet d'une première caractérisation physico-chimique dans le cadre des études de conception. Celle-ci sera complétée par les entreprises en phase travaux par de nouvelles analyses (les cahiers des charges de la SGP demandent une analyse systématique par lot de 200 m³ de sol en place). Cette caractérisation pourra se faire par la réalisation de sondage à l'avancement des terrassements. Les résultats de ces analyses permettront de déterminer si les déblais extraits sont bien compatibles avec les critères d'acception des carrières de gypse de PLACOPLATRE. Compte tenu de la localisation de ces carrières, le transport sera réalisé par voie routière.

Concernant les déblais extraits par tunnelier, leur caractérisation et tri se fera après extraction, soit sur site pour les rares cas où les emprises sont suffisantes (par exemple pour le tunnelier n°6 partant de l'ouvrage 0220P à Aulnay et creusant le raccordement de la ligne au centre d'exploitation), mais le plus généralement sur des plateformes déportées après évacuation directe des matériaux. De la même façon, les analyses réalisées permettront de définir si les déblais extraits sont bien compatibles avec les critères d'acception des carrières de gypse de PLACOPLATRE. En fonction des besoins, un traitement pourra être réalisé sur ces plateformes, par exemple pour déshydrater ces déblais.

Concernant les déblais extraits du puits 0603P pour le creusement du tunnel, les analyses réalisées lors des phases d'étude ont montré leur compatibilité en termes de fond géochimique avec le site de l'ancienne carrière de gypse du Sempin, objet du projet d'aménagement porté par la SAFER. En effet, les formations géologiques traversées par le tunnelier correspondent globalement à celles anciennement exploitées pour l'extraction du gypse. D'autre part, elles ne font pas l'objet de pollution liées aux activités humaines. Des analyses complémentaires de vérification seront réalisées en phase travaux lors de l'excavation. Un transport par bande transporteuse entre le puits 0603P et le site du Sempin, distant de 800 m environ, est à l'étude afin d'éviter au maximum l'utilisation du transport routier.

Avis de la commission d'enquête :

La SGP apporte la réponse à la question posée.

ANCA (Les Amis Naturalistes des Côteaux d'Avron) (observation n°52 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 19/04/2017) : (également dans le thème n°11)

4 millions de m3, soit 8 millions de tonnes de déblais vont être extraits.

Les sites récepteurs des déblais sont passés sous silence dans l'étude d'impact (chapitre 8, volet E3).

Le schéma directeur d'évacuation des déblais (SDED, établi lors de l'enquête publique de 2014 préalable à la DUP) devrait être joint au présent dossier ainsi que l'a demandé l'AE.

→Où est ce dossier?

Avis et commentaires de la SGP - 7.4 :

Concernant les sites récepteurs de déblais

Les différentes filières de valorisation ou d'élimination envisageables pour les déblais extraits pour la construction des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord sont détaillées au chapitre 8.2 du volet E3 (impacts et mesures). Toutefois, 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.

La Société du Grand Paris a souhaité cependant, 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 » (ci-dessous) à laquelle sont adossés les accords de partenariat.

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

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

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

Grand _ Paris express



CHARTE DE BONNES PRATIQUES

POUR LA GESTION DES DÉBLAIS DU GRAND PARIS EXPRESS

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

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

En tant qu'entreprise responsable, nous participerons à l'atteinte des objectifs environnementaux de la Société du Grand Paris, dans le strict respect de la réglementation en vigueur. NOS ENGAGEMENTS Assurer la traçabilité des déblais issus Privilégier le recours à des modes des chantiers du Grand Paris Express de transports alternatifs à la route, que nous gèrerons, à travers l'utilisation par voie fluviale et/ou ferroviaire systématique de l'outil de traçabilité créé et mis à disposition par la SGP Favoriser la valorisation des déblais Contribuer au développement d'exutoires en tant que matériaux, en application en toute transparence avec la Société des principes de l'économie circulaire du Grand Paris, en regard des besoins Faire preuve d'équité dans les relations Développer une démarche d'amélioration commerciales avec les parties prenantes continue en matière de respect de l'environnement pour la gestion des déblais intervenant dans la gestion des déblais

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

Nom de l'entreprise, date, cachet et signature

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

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

Un des engagements essentiels intégré dans cette « charte de bonnes pratiques » concerne la traçabilité des déblais. Les gestionnaires d'exutoire doivent en effet s'engager à utiliser l'outil informatique de traçabilité des déblais développé par la SGP. Celui-ci permettra à la SGP de disposer d'un suivi « en temps réel » du devenir de chaque lot de terre et de vérifier que les déblais seront effectivement gérés dans le respect de la réglementation et ne feront pas l'objet de dépôts illégaux.

EI7-002/93 11/05/2017 80

Concernant le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED) :

Le Schéma Directeur d'Évacuation des Déblais (SDED), présenté lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en 2014, a été établi sur la base des études préliminaires de conception du projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du Grand Paris Express.

Il était organisé de la façon suivante :

- Une première partie de présentation des caractéristiques du projet ;
- La présentation de la stratégie de gestion des déblais ;
- Une première planification de l'évacuation des déblais par secteurs.

Dans le cadre du présent dossier de demande d'autorisation unique, l'organisation suivante a été privilégiée :

- le volet B « pièces communes » présente de manière détaillée les caractéristiques du projet ;
- la stratégie ainsi que les modalités de gestion des déblais sont quant à elles intégralement présentées dans le chapitre 8 du volet E3 de l'étude d'impact (gestion des terres et milieux pollués). Ainsi, cette thématique fait l'objet d'un traitement et d'une présentation homogènes aux autres thématiques environnementales.

Les éléments présentés dans le SDED joint à l'étude d'impact du dossier de DUP ont été complétés, du fait de l'avancement des études de conception du projet (études de niveau Projet, avec la définition plus précise des données telles que la profondeur et dimension des ouvrages, le phasage des travaux...), ainsi que de l'avancement des études de caractérisation des déblais (études géotechniques, diagnostics de sols....).

Les résultats de ces études sont intégrés au dossier de demande d'autorisation unique, dans les divers chapitres dédiés à cette thématique, et notamment dans le volet E3 :

- Le chapitre 5, relatif aux caractéristiques géologiques du territoire où s'insère le projet;
- Le chapitre 8, relatif à la gestion des terres et des milieux pollués, où une estimation des volumes des déblais générés par la réalisation du projet est présentée, l'analyse des impacts relatifs à la qualité des déblais (problématiques de pollution des sols et des eaux souterraines) ainsi que l'analyse des impacts liés au transport des déblais;

- Le chapitre 17, relatif à la mobilité, présentant notamment aux itinéraires des circulations de chantier à proximité des sites de travaux.

De fait, il n'a pas été jugé utile de joindre le Schéma Directeur de l'Évacuation des Déblais au présent dossier de demande d'autorisation unique, l'ensemble des éléments le constituant étant déjà présentés dans les différents chapitres thématiques de l'étude d'impact.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête recommande à la SGP de s'assurer du respect de sa charte de bonnes pratiques.

<u>Union des Associations d'Environnement de Seine-Saint-Denis</u> (observation n°44 sur le registre électronique, lettre datée du 20/04/2017) :

Destination des déblais.

Le volet E3, (§ 17.1.1) analysant la destination des déblais issus des différents sites, fait état d'une concentration des transferts par l'autoroute A1 et l'A104 vers le site de Saint Thibault des Vignes qui est le seul répertorié sur cette portion du territoire. Le dossier n'indique pas les possibilités de destination finale de cette zone de transit alors que le « volet D2 – avis CNPN », indique qu'une trentaine d'exploitants représentant plus de 150 exutoires se sont déjà engagés avec la SGP par la signature d'accords de partenariat.

La liste des exutoires déjà définis doit être communiquée pour permettre de connaître l'impact final des transports et des déblais sur l'environnement.

Avis et commentaires de la SGP - 7.5 :

La Société du Grand Paris propose aux entreprises accueillant des déblais un accord de partenariat accompagné d'une charte de bonnes pratiques pour le traitement, le stockage et la valorisation des terres excavées. Le 30 mars 2017, 31 entreprises ont signé cette charte. Elles représentent plus de 200 sites de stockage, réaménagements de carrières, aménagements, plates-formes ou sites intermédiaires de traitement agréés.

La liste de ces entreprises et de ces sites exutoire sera prochainement disponible sur le site internet de la Société du Grand Paris : www.societedugrandparis.fr

La liste de ces exutoires signataires des accords est communiquée aux entreprises répondant aux marchés de génie civil de la SGP. Seuls les exutoires répertoriés dans cette liste seront autorisés à recevoir des déblais du Grand Paris Express. Cette démarche ne modifie pas la responsabilité des entreprises de génie civil pour la gestion des déblais. Elles pourront proposer d'autres exutoires mais leurs exploitants devront s'engager à respecter la « charte de bonnes pratiques » pour pouvoir être agréés par la SGP.

Ainsi, même si seuls les exutoires répertoriés dans cette liste ou signataires de la charte seront autorisés à recevoir des déblais du Grand Paris Express, le choix de ces exutoires relèvera de la stratégie de chaque entreprise titulaire d'un marché de travaux de génie civil. Ce choix est arrêté au moment du démarrage des travaux. Ce n'est qu'à ce stade d'avancement du projet que la destination effective des déblais selon leur qualité peut être effectivement connue.

Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

Evacuation des déblais et nuisances associées

M. SOULIGNAC Roland, 3 rue du Docteur Johannet à Chelles (observation n°13 du registre papier à Chelles du 20/03/2017) :

Nuisances et évacuation des terres de la gare.

Avis et commentaires de la SGP - 7.6 :

Concernant les modalités d'excavation, de caractérisation et de gestion des déblais de la gare, il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés aux points 7.8.

Concernant les axes de circulation des camions, il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés aux points 7.24.

Avis de la commission d'enquête :

Voir les réponses de la commission d'enquête aux points 7.8 et 7.24.

M. BOYER André (observation n°24 sur le registre papier à Saint-Denis – Lettre envoyée à la ville de Saint-Denis reçue le 07/04/2017) :

Pour limiter les pollutions, les transports de terre par voie fluviale sont possibles dans notre commune, par le canal puis la rivière Marne. A ce jour, la Société du Grand Paris n'a pas fait de demande à VNF pour avoir l'autorisation d'évacuer ces déblais par voie d'eau, pour les terres de la Gare de Chelles et le puits OA 0701P.

L'utilisation de "bande transporteuse" pour le transfert des déblais du puits du Montguichet vers le Sempin n'est pas prévue. Est-elle envisageable du fait de la proximité de ces 2 sites ?

Avis et commentaires de la SGP - 7.7 :

L'évacuation des déblais par le puits 701P fait actuellement l'objet d'une concertation entre la commune de Chelles, VNF et la SGP, afin de déterminer la faisabilité technico-économique de cette solution. Les conclusions de cette concertation ne sont pas encore connues à ce jour.

L'utilisation d'une bande transporteuse entre le puits 0603P au Montguichet et le site du Sempin, distants de 800 mètres, est actuellement à l'étude. Elle fait l'objet d'une concertation étroite entre la SGP et la commune de Chelles.

Dans le cas où cette solution de bande transporteuse était retenue, celle-ci ferait l'objet d'un traitement afin de limiter les nuisances sonores et visuelles pour les riverains du Clos Rogers.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que la SGP continue la concertation avec les partenaires concernés.

ANCA (Les Amis Naturalistes des Côteaux d'Avron) (observation n°54 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 19/04/2017) :

Il est écrit que les déblais seront gérés sans stockage sur place, en flux tendus

→ Comment peut-on imaginer travailler en flux tendus avec un ballet de camions en zone urbaine dense ?

Avis et commentaires de la SGP - 7.8 :

Dès le lancement du programme du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris s'est engagée dans une démarche de planification de la gestion des déblais issus des travaux qui prend en compte l'ensemble du processus de gestion, de la production à la destination finale de ces terres, en passant par la logistique de transport.

Cette stratégie s'articule autour des trois axes suivant :

- 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 son empreinte environnementale et l'amélioration de la sécurité ;
- Assurer la traçabilité de la totalité des déblais.

La déclinaison de ces objectifs est notamment fonction de la nature des matériaux extraits et de leur conditions d'extraction. Ainsi, trois cas sont à considérer, qui conditionnement les besoins en termes de stockage des déblais.

- Les déblais de creusement par hydro-fraise des tranchées de parois moulées des gares, ouvrages annexes et entonnements. Ce sont des déblais boueux, et relativement mélangés sur la hauteur d'extraction. Ils sont mis en décantation dans des bacs sur le site même du chantier ou sur un site dépoté, caractérisés par réalisation d'analyses physico-chimiques, puis évacués vers des filières et sites de stockage définitif, adaptés à leur qualité.
- Les déblais de terrassement des gares, ouvrages annexes et entonnements. Ils constituent la majeure partie des déblais extraits pour la construction de ces ouvrages. Il s'agit de matériaux qui seront extraits par couches successives lors des terrassements, limitant ainsi leur mélange. Ces matériaux ont fait l'objet d'une caractérisation physico-chimique dans le cadre des investigations réalisées lors des études de conception et dont une synthèse des résultats est présentée du §.8 du volet E3 du dossier d'autorisation unique. Cette caractérisation sera complétée par les entreprises en phase travaux. En effet, la SGP demande, dans le cadre des Dossiers de consultation des entreprises (DCE), à ce que les entreprises de travaux de génie civil affinent cette caractérisation dans une optique d'optimisation des quantités de déblais à évacuer vers les différentes filières. Ainsi, une caractérisation systématique des déblais par lot de 200 m³ de sols en place est demandée. Cette caractérisation pourra se faire par la réalisation de sondages et d'analyses à l'avancement des terrassements, permettant d'orienter les déblais au fur et à mesure de leur extraction directement vers des filières adaptées. Ainsi, pour ces déblais de terrassement des ouvrages émergeants, un stockage provisoire sur site n'apparait pas nécessaire compte tenu de la possibilité de caractérisation des matériaux en place au fur et à mesure et une gestion en flux tendu est de ce fait envisageable.
- Les déblais de tunnel issus des forages au tunnelier et extraits au niveau de chaque site de lancement de tunnelier. Le principe de creusement au tunnelier produit des déblais mélangés sur toute la section du tunnel. Ces déblais mélangés et plus ou moins boueux selon le type de

tunnelier utilisé, doivent être caractérisés et triés pour définir les filières de valorisation et de stockage final adaptées.

- Dans un premier temps, ces déblais font l'objet d'un stockage provisoire de courte durée sur les emprises chantier des puits d'entrée de tunnelier afin notamment de permettre leur ressuyage et un assèchement suffisant pour leur transport. Ce stockage se fait généralement dans de grands bacs. Du fait des emprises travaux qui sont limitées, ce stockage reste toutefois insuffisant pour permettre la caractérisation des matériaux.
- Compte tenu des cadences moyennes des tunneliers (10 à 12 m par jour en moyenne) et des délais de réalisation des analyses (5 jours en moyenne), il apparaît que dans la plupart des cas, les emprises disponibles au niveau des puits d'entrée de tunneliers sont largement insuffisantes pour le stockage de ces déblais le temps de leur caractérisation. Dans ce cas, une des solutions envisageable est d'évacuer directement les déblais vers des plateformes de transit déportées afin d'y réaliser leur caractérisation et leur tri. Une fois les analyses réalisées (par lot de déblais de 500 m³ selon les exigences contractuelles de la Société du Grand Paris), les déblais peuvent alors être évacués vers les filières adaptées. Plusieurs plateformes de ce type sont envisagées par la SGP ; elles sont localisées sur les communes de Bruyères-sur-Oise, Saint-Thibault des Vignes et Aulnay-sous-Bois et sont décrites au §. 3.6.2 du volet E3 du dossier d'autorisation unique.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que la SGP met tout en œuvre pour pallier les difficultés dont elle a conscience.

ANCA (Les Amis Naturalistes des Côteaux d'Avron) (observation n°55 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 19/04/2017) :

Les pistes de réemploi des déblais du projet peuvent générer des contraintes comme le concassage sur site ou le besoin de stockages-tampons. Leurs dimensionnements ne sont pas précisés.

→ Qu'est-ce qui garantit que les emprises chantiers ne s'étaleront pas pour accueillir du stockage ? Les itinéraires des poids lourds sont encore en cours d'étude.

Les pistes de valorisation des déblais sont en cours d'étude. Il est précisé qu'ils seront, de préférence, utilisés soit dans le cadre du projet lui-même, soit sur d'autres chantiers locaux ou pour combler des carrières en exploitation.

Avis et commentaires de la SGP - 7.9 :

Dans le dossier il est stipulé au chapitre 19.3.2 du volet E3 que :

« D'une manière générale, les installations de chantier pour la réalisation des travaux d'un puits ou d'une gare à ciel ouvert comprennent :

- Des cantonnements :
- Des surfaces de stockages ;
- Des silos ;
- Une centrale à béton ;
- Des engins de chantier de type pelleteuse,...;
- Des moyens de levage (grue à tour; portique ; grue mobile »

Les espaces de stockage sont déjà prévus au sein des emprises de travaux. Les entreprises doivent donc proposer une organisation et un phasage de travaux compatibles avec ces emprises et aucun élargissement d'emprise ne sera toléré par la SGP.

Par ailleurs, des sites déportés sont étudiés et mis à disposition par la SGP, pour les entreprises candidates aux travaux de génie-civil, afin qu'elles y effectuent des activités de caractérisation géochimique, de tri, et de traitement éventuel pour les déblais issus du creusement des tunnels au tunnelier. La SGP engage au préalable les procédures administratives d'autorisation (ICPE, loi sur l'eau, espèces protégées) pour ces sites déportés, sur la base des études en cours.

Enfin, la SGP a déjà conventionné avec de nombreux acteurs des filières de valorisation et de stockage définitif des terres, et fourni aux entreprises candidates aux travaux de génie-civil une liste de ces exutoires. Cette liste est destinée à s'étoffer avec les exutoires que pourront également proposer les candidats retenus.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

MM. MOULINNEUF Serge et RONDEAU Michel (observation n°59 sur le registre papier à Sevran du 22/03/2017) :

Dépôt d'une pétition par rapport au transport des déblais / 230 pétitionnaires

Avis et commentaires de la SGP - 7.10 :

Les raisons qui ont conduit jusqu'à présent à opter pour l'évacuation routière des déblais pour la gare de Sevran-Livry sont les suivantes :

- Concernant les possibilités d'évacuation par voie ferroviaire :
 - Le faisceau ferroviaire de quatre voies passant par la gare de Sevran-Livry est utilisé à la fois par la ligne B du RER (qui exploite à elle seule deux des quatre voies), la ligne K du Transilien, le TER Paris-Laon, ainsi que le fret existant, cette exploitation limite fortement les disponibilités pour d'autres utilisations;
 - O Aucune installation ferroviaire de chargement et de déchargement de trains appelée installation terminale embranchée (ITE)- n'est présente à proximité du site de la future gare. Les délais d'étude et de procédures auprès de la SNCF pour la réalisation d'une telle installation sont longs et difficilement compatibles avec le planning du projet de ligne de métro;
 - L'emprise ferroviaire adjacente aux voies actuelles qui serait nécessaire pour cette ITE est en partie occupée par la SNCF pour les travaux du nouveau passage souterrain, en lien avec la construction de la gare Sevran-Livry.
- Concernant les possibilités d'évacuation par le canal :
 - Le canal de l'Ourcq au droit de la future gare de Sevran-Livry ne permet pas le passage ou le stationnement des péniches et des barges de grandes capacités nécessaires au transport des déblais.

La Société du Grand Paris prend note des demandes des élus et de la population de Sevran concernée par les futurs travaux d'aménagements de la gare. Ainsi, dans une volonté de réduction des nuisances, de nouvelles études vont être engagées, notamment auprès de la SNCF, afin d'examiner à nouveau les potentialités d'évacuation des déblais par voie ferroviaire au niveau de ce site.

Au-delà des aspects purement techniques, le rapport coût / avantage d'un tel ITE sera également à évaluer. En effet, l'évacuation ferroviaire des déblais est généralement envisagée pour les sites où les quantités de déblais produits sont suffisamment importantes pour justifier les surcoûts d'investissement

élevés liés à la mise en place d'une ITE (puits d'entrée de tunnelier généralement). Ce point sera à examiner au regard des quantités de déblais en jeu pour la construction de la gare de Sevran-Livry.

Concernant le transport routier, la pétition fait état d'un itinéraire de transport routier passant par la rue Lucie Aubrac, entre le collège Lucie Aubrac et l'école Jean de la Fontaine. Cet itinéraire n'est pas celui envisagé aujourd'hui, indiqué dans le dossier (Volet E3, chapitre 17.1) :

« L'itinéraire d'évacuation des déblais cherche à rejoindre la RN3 au sud. Toutefois, le chemin le plus direct n'est pas retenu car il emprunte des voies desservant des établissements scolaires (par exemple, l'entrée du collège Lucie Aubrac) ».

Ainsi, l'itinéraire de référence actuel poursuit son chemin sur la RD44 avant de rejoindre la RN3 au niveau de la rue Alexandre Boucher, et ne passe donc pas devant l'entrée du collège Lucie Aubrac ni devant celui de l'école Jean de la Fontaine. Cet itinéraire reste toutefois aujourd'hui indicatif.

De nouveaux échanges seront engagés avec les villes de Sevran et de Livry-Gargan afin de déterminer les itinéraires les plus adaptés pour limiter au maximum les nuisances pour les riverains et les établissements sensibles. Le cas échéant, le passage des camions dans certaines rues pourra être interdit dans les dossiers de consultations des entreprises.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note avec satisfaction que la SGP s'engage à de nouvelles études notamment avec la SNCF pour l'évacuation des déblais, avec les villes pour l'établissement des itinéraires. Elle prend acte que le gabarit du canal de l'Ourcq au lieu dit, ne permet pas l'utilisation de la vie d'eau.

M. PRIN Michel, 52 rue Gabriel Péri à Sevran, co-président du comité de quartier (observation n°61 sur le registre papier à Sevran du 22/03/2017):

Dépôt de la copie du courrier adressé par le Front de Gauche au président de la SGP et portant sur les déblais (courrier daté du 20 décembre 2016)

Avis et commentaires de la SGP - 7.11 :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés au point 7.10.

Avis de la commission d'enquête :

Voir réponse 7.10.

Mme ORANGE Joëlle, habitant à Sevran (observation n°2 sur le registre électronique déposée le 03/04/2010) :

Transfert des déblais par voie ferrée. Stop aux camions.

Avis et commentaires de la SGP - 7.12 :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés au point 7.10.

Avis de la commission d'enquête :

Voir réponse 7.10.

Mme LALONDE Christiane, habitant à Sevran (observation n°3 sur le registre électronique déposée le 07/04/2010) :

En ce qui concerne l'évacuation des déblais des travaux de la ligne 16, je suis très inquiète des nuisances occasionnées par le trafic de 16000 passages de camion. Aussi je souhaite que les propositions de Clémentine AUTAIN et de François ASENSI soient étudiées et retenues :

- Utilisation du rail ou voie fluviale,
- Réemploi des terres générées dans le sous- sol du Bois de Tussion.

Avis et commentaires de la SGP - 7.13 :

Concernant l'utilisation du rail ou du canal de l'Ourcq pour l'évacuation des déblais, il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés au point 7.10.

Concernant le réemploi des terres issues des travaux de la ligne 16 dans le sous-sol du Bois de la Tussion. Suite aux propositions du Député François ASENSI, la Société du Grand Paris a engagé une première étude afin d'examiner l'opportunité de cette réutilisation de déblais. Une telle opération correspond tout à fait au type de démarche que la SGP souhaite encourager pour valoriser les déblais produits au service de la qualité de vue des habitants du territoire, sur le même modèle que ce que la SGP a engagé à Chelles pour le réaménagement du site du Sempin.

Une difficulté technique est toutefois dès à présent identifiée : le Bois de la Tussion se caractérise par la présence de poches de dissolution de gypse qui ne constituent pas des vides francs et pour lesquelles

la technique de réinjection à partir de déblais de chantier est beaucoup plus incertaine et bien moins maîtrisée.

Par ailleurs, l'importance des enjeux environnementaux est confirmée : présence d'espèces et d'habitats protégés et forte probabilité de zones humides. Le classement du site en zone Natura 2000 illustre l'importance de ces enjeux.

Compte tenu de ce contexte, des études techniques plus approfondies sont nécessaires afin de déterminer la faisabilité et les conditions de l'emploi potentiel des déblais de la ligne 16 pour le comblement du Bois de la Tussion.

Enfin, l'identification de la collectivité qui portera le projet et de l'opérateur technique qui en assurera la conception et la réalisation est nécessaire, ce dans un délai compatible avec le planning des travaux de la future ligne 16 du Grand Paris Express.

Avis de la commission d'enquête :

Voir réponse 7.10 pour l'évacuation des déblais.

En ce qui concerne le réemploi des terres, la commission d'enquête note que des études techniques plus approfondies sont nécessaires.

<u>Union des Associations d'Environnement de Seine-Saint-Denis</u> (observation n°46 sur le registre électronique, lettre datée du 20/04/2017) : (également dans le thème n°7)

22. Parc de la Poudrerie.

L'évacuation des déblais de la gare de Sevran-Livry, à proximité du Parc de la Poudrerie, ne tient pas compte de l'alternative proposée en réunion publique le 2 mars à Livry-Gargan ; la solution du transport par voie ferrée doit être prise en compte, à partir des voies de fret déjà existantes, ainsi que de l'opportunité d'utilisation des terrains SNCF permettant stockage en transit des terres excavées et mise en place d'une usine à béton temporaire.

Par ailleurs la solution alternative mentionnée dans le DOCOB du Parc de la Poudrerie (Emplacement reservé N°5) n'est pas « sérieuse » et doit être considérée

comme inacceptable, étant donné le fort impact négatif que l'élargissement à 16 mètres du RD44, aurait sur la zone natura 2000 qui le borde.

L'alternative d'évacuation par voie ferrée est la meilleure solution pour l'évacuation des déblais de la gare de Sevran-Livry, aussi bien pour la qualité du cadre de vie des riverains, que pour la protection du site natura 2000 du Parc de laPoudrerie etr le bilan carbone global du projet.

Cette solution est aussi la plus opportune pour l'alimentation en matériels nécessaires à la construction de la gare.

Avis et commentaires de la SGP - 7.14 :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés aux points 7.10 et 7.13.

Avis de la commission d'enquête :

Voir réponses 7.10 et 7.13.

<u>Union des Associations d'Environnement de Seine-Saint-Denis</u> (observation n°39 sur le registre électronique, lettre datée du 20/04/2017) :

Evacuation, stockage des déblais et approvisionnement des chantiers...

L'étude d'impact mesures associées – E3 analyse les voies d'évacuation et de stockage des déblais, mais y intègre également les rotations concernant l'alimentation des chantiers en matériels, sans pour autant les distinguer. Ce dossier ne mentionne en particulier pas pour les gares matériaux et produits finis tels que, entre autres, voussoirs, béton de rechargement de plateforme, catenaires, passerelles, béton de paroi moulée, éléments structurels de second œuvre. Par ailleurs cet approvisionnement sera réalisé par des types de transports différents de ceux utilisés pour l'évacuation des déblais, mais qui ne sont pas analysés. Si certaines études de la SGP évaluent ce trafic à 20% du trafic nécessaire à l'évacuation des déblais, une meilleure information est d'autant plus nécessaire que cet approvisionnement sera réalisé sur un rythme très irrégulier.

Pour le site « terre-plein ex RN2 – débranchement SMI/SMR » il est ainsi mentionné un trafic moyen de 170 rotations par jour, réduit à 150 après transfert de l'approvisionnement en voussoirs et mortiers au puits 0401P.

Pour une meilleure compréhension du dossier il aurait fallu séparer les différents flux d'entrée/sortie, sur l'ensemble des sites de travaux.

Avis et commentaires de la SGP - 7.15 :

L'étude fiabilisée des flux d'entrée/sortie de poids lourds de chacune des emprises de chantier dépend du planning de réalisation des ouvrages et de l'organisation de chaque chantier. Or, la définition détaillée du planning de réalisation des ouvrages ainsi que de l'organisation de chacun des chantiers ne sauraient être actés avant la notification et les études d'exécution des entreprises titulaires des travaux. Ces dernières restent à l'initiative sur ces dimensions du projet. La partie 3 du volet E de l'Étude d'impact présente des estimations de trafic pour les chantiers d'ouvrages de lancement de tunnelier. L'étude amont des phases génératrices de circulation de chantier sur la voie publique et des trafics enveloppe qui y sont associés, a été mené pour chacun des chantiers, et discuté avec les communes.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que des échanges constants seront menés par les entreprises titulaires des travaux et les communes concernées.

<u>Union des Associations d'Environnement de Seine-Saint-Denis</u> (observation n°40 sur le registre électronique, lettre datée du 20/04/2017) :

Sur le site de « La Courneuve – Le Bourget » une rotation de 500 poids lourds par jour est indiquée, ce qui correspond à un camion chaque minute ; est-ce une hypothèse réaliste pour le chantier ?

L'impact du trafic a-t-il été correctement apprécié sur le site de « La Courneuve – Le Bourget », alors que les accès à l'autoroute A1 par la RN2 posent déjà problème ?

Avis et commentaires de la SGP - 7.16 :

Il est indiqué dans la partie 3 du volet E de l'Etude d'Impact (page 519) que le trafic mentionné de 500 poids lourds par jour, sera significativement limité de par l'évacuation ferroviaire prévue par ailleurs pour ce site de travaux.

Les études conjointes de la SGP et de la SNCF sont en effet en cours pour réhabiliter le raccordement ferroviaire du Bas-Martineau et aménager des sillons ferroviaires dédiés pour les entrées et sorties de trains.

D'autre part, les dossiers de consultation des entreprises pour les travaux de génie civil imposent une évacuation par voie ferroviaire des déblais au niveau du site de « La Courneuve – Le Bourget ». Des pénalités sont prévues en cas de non-respect de cette exigence.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête apprécie que des solutions d'acheminements ferroviaires aient été trouvées.

EI7-002/93 11/05/2017 94

<u>Union des Associations d'Environnement de Seine-Saint-Denis</u> (observation n°41 sur le registre électronique, lettre datée du 20/04/2017) :

Canal de Chelles oublié ; les sites de Chelles et Gournay , 0603P, 0605P, 07CHL, 0701P,0702P, 0703P, sont à proximité du canal de Chelles. Le port de Gournay est

un port public situé le long de ce canal (§4.4.5.4 du Volet C Résumé non technique), essentiellement occupé par une entreprise du BTP.

L'utilisation du port de Gournay aurait été une bonne opportunité d'évitement de transport routier pour une majorité des 55 000 camions nécessaires au transport des déblais de ce territoire.

Avis et commentaires de la SGP - 7.17 :

L'utilisation massive du port de Gournay ne participe pas de l'orientation d'étude, qui consiste en rejoindre le réseau routier magistral en limitant l'impact sur les secteurs d'agglomération. En effet, ce port est situé dans la zone urbanisée de Chelles/Gournay-sur-Marne, et le report de trafic chantier vers ce port conduit à augmenter la circulation dans la commune de Chelles.

Tout de même, le report modal sur le canal de Chelles pour l'évacuation des déblais de l'ouvrage annexe 0701P (situé à proximité directe du canal) fait actuellement l'objet d'une étude de faisabilité, en concertation entre la SGP, VNF, et la mairie de Chelles.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

EI7-002/93 11/05/2017 95

<u>Union des Associations d'Environnement de Seine-Saint-Denis</u> (observation n°42 sur le registre électronique, lettre datée du 20/04/2017) :

Le § 8.2.1.3. Répartition globale des déblais par filière estime la répartition des matériaux extraits par filière ISDI, ISDI+, Comblement de carrière de Gypse, ISDND. Cette estimation est calculée sur la base de l'évaluation plus fine réalisée pour chaque ouvrage ; les § 8.2.4.1 à § 8.2.4.5 auraient dû permettre une prévision des parcours **routiers par filière** et envisagés pour chaque site.

Dans le « volet D2 – avis CNPN », l'outil de traçabilité mis en place par la SGP permet d'apprécier le **nombre de camions sortant des chantiers**. Sur le chantier de la gare de Clamart, au 31 décembre 2016, 900 bordere aux informatiques correspondant à autant de camions ont été enregistrés pour 20 000 tonnes de déblais. Une première extrapolation permet d'évaluer à plus de 327 000 camions l'évacuation des déblais à ce tronçon Noisy-Champs/Saint Denis Pleyel et Mairie de Saint Ouen/Saint Denis Pleyel pour 8M tonnes.

Pour une bonne information du public il aurait été pertinent d'indiquer le flux de camions pour chaque site répertorié.

Avis et commentaires de la SGP - 7.18 :

L'étude fiabilisée des flux d'entrée/sortie de poids lourds de chacune des emprises de chantier dépend du planning de réalisation des ouvrages et de l'organisation de chaque chantier. Or, la définition détaillée du planning de réalisation des ouvrages ainsi que de l'organisation de chacun des chantiers ne sauraient être actés avant la notification et les études d'exécution des entreprises titulaires des travaux. Ces dernières restent à l'initiative sur ces dimensions du projet.

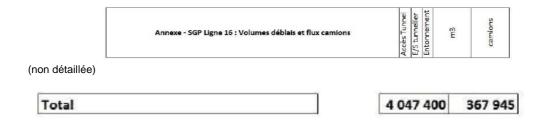
La partie 3 du volet E de l'Etude d'impact présente des estimations de trafic pour les chantiers d'ouvrages de lancement de tunnelier. L'étude amont des phases génératrices de circulation de chantier sur la voie publique et des trafics enveloppe qui y sont associés, a été mené pour chacun des chantiers, et discuté avec les communes.

Il est à noter d'autre part que les éléments issus de l'outil de traçabilité de la SGP sur le nombre de camions sortant des chantiers concernent des chantiers qui sont aujourd'hui en cours de réalisation (ligne 15 Sud) et ne sont donc pas encore disponibles pour les lignes 16, 17 Sud et 14 Nord.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

<u>Union des Associations d'Environnement de Seine-Saint-Denis</u> (observation n°43 sur le registre électronique, lettre datée du 20/04/2017) :



Avis et commentaires de la SGP - 7.19 :

En l'absence d'observation associée à cet extrait de tableau, il nous est impossible d'apporter des éléments de réponse.

Avis de la commission d'enquête :

Voir réponse de la commission d'enquête au point 7.1.

<u>Union des Associations d'Environnement de Seine-Saint-Denis</u> (observation n°48 sur le registre électronique, lettre datée du 20/04/2017) : (également dans le thème n°13)

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Veuillez trouver ci-après les observations de l'association Environnement Dhuis et Marne 93 sur le dossier de demande d'autorisation unique concernant la ligne 16 du métro automatique Grand Paris Express.

L'association est favorable dans le principe à la réalisation de la ligne 16.

La création de la gare Clichy-Montfermeil est prévue à un emplacement situé :

- sur la promenade de la Dhuis : site Natura 2000, en PRIF, corridor écologique,
- à proximité de la forêt régionale de Bondy : site Natura 2000, en PRIF,

deux secteurs à enjeux environnementaux forts.

Cette gare occupera une surface « active »importante : 5448m² et générera une grande quantité de déblais.

La promenade de la Dhuis sera utilisée temporairement pour les besoins du chantier sur des emprises variables selon les sources : 5353m² (DRIEE), 3311m² (photo aérienne). Il semble que le parc relais envisagé ne soit plus maintenant retenu par la SGP.

Environnement Dhuis et Marne 93 demande que les mesures présentées au regard des impacts, de la consommation des espaces pendant le chantier et à terme soient présentées sur un même document « Gare Clichy-Montfermeil ».

Environnement Dhuis et Marne 93 demande que soient précisés les projets de construction dans le périmètre des 800m autour de la gare et la faisabilité du parc relais qui était envisagé par la SGP.

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

Brigitte Mazzola Présidente

Avis et commentaires de la SGP - 7.20 :

Les enjeux écologiques sont effectivement principalement concentrés au Montguichet à Chelles, ainsi qu'aux abords de la future gare de Clichy-Montfermeil, du fait de la proximité de la forêt de Bondy, de la promenade et de l'aqueduc de la Dhuys. Les impacts travaux et permanents et les mesures mises en œuvre sur ces sites sont développés dans le dossier d'autorisation unique.

L'aqueduc de la Dhuys sera dévoyé pour les besoins des travaux, l'emprise nécessaire au dévoiement est d'environ 1 000 m².

Après la construction de la partie souterraine de la gare, le projet prévoit la restitution de l'emprise travaux et le réaménagement paysager de la promenade, dont les principes de réaménagement sont en cours de réflexion avec l'Agence des Espaces Verts et les architectes de la gare.

Le reste de la promenade de la Dhuis utilisé pendant les travaux sera restituée dans une configuration similaire à la situation existante, en recherchant une amélioration de sa fonctionnalité écologique en concertation avec l'AEV.

Le projet de parc relais n'est pas un projet porté par la SGP dans le cadre du projet de la gare du GPE de Clichy-Montfermeil sur son périmètre de Maitrise d'Ouvrage.

Ce projet d'un éventuel parc relais (qui correspond à du stationnement de rabattement au pôle) est étudié dans le cadre de l'étude du comité de pôle pilotée par l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est, en étroite collaboration avec les villes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil. Cette étude a démarré récemment, son objectif est de favoriser au maximum le rabattement à pied ou en vélo à la gare, et, pour les usagers plus éloignés, en bus. Le sujet du parc relais constitue également un des volets devant être traité dans l'étude, d'abord pour confirmer son opportunité puis, le cas échéant, son dimensionnement, son implantation, sa faisabilité technique et enfin ses modalités de réalisation et de fonctionnement. Les décisions concernant la réalisation éventuelle de ce parc relais résulteront des conclusions de cette étude.

Concernant les autres projets de construction dans le périmètre de 800 mètres, il convient de se rapprocher des porteurs de projets concernés et de la collectivité en charge de l'aménagement du quartier de la gare.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que la SGP continue la concertation avec les partenaires concernés.

Bruit de chantier

M THILL Pierre Louis (observation n°19 sur le registre papier à Chelles du 07/04/2017) :

SUR LE TRAITEMENT DES BRUITS ET VIBRATIONS

[Alors que de bons yeux sont nécessaires pour identifier la ligne disant que lors du passage des trains, le bruit peut remonter par les ouvrages de ventilation et atteindre 100 à 120 dB(A) en sortie sans mise en place de mesures de réduction de bruit, ces mesures sont envisagées, mais de manière très générale, sans engagement de niveau de réduction.

200 pages permettent simplement d'expliquer en résumé, que la réglementation sera respectée et que des matériaux absorbants seront mis en place, sans détailler d'engagement précis et chiffrés en termes de réduction.] (Thème 9)

Pour les nuisances en cours de chantier, le recours de référents de chantier (ex 2.1.4.2.) est exposé. Une première mise en œuvre de ce référent sur le chantier de la gare montre que celui-ci semble ne pas

avoir de quelconque pouvoir de décision, que son rôle consiste à faire remonter l'information ou les remarques des citoyens, sans effet avéré ultérieur.

Avis et commentaires de la SGP - 7.21 :

En ce qui concerne le bruit en phase chantier, la réglementation en vigueur ne fixe pas pour les chantiers de seuils limites à respecter. L'article R.571-50 du code de l'environnement prévoit que le maître d'ouvrage élabore un dossier de bruit de chantier au moins un mois avant le début des travaux. Ce dossier sera transmis aux préfets des départements et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier. Il comprendra tous les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Le maître d'ouvrage informera le public de ces éléments par tous les moyens appropriés. Au vu de ces éléments, le préfet pourra, s'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire, par un arrêté motivé, pris après avis des maires des communes concernées et du maître d'ouvrage, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

Les nuisances sonores liées aux travaux représentent une préoccupation majeure pour la SGP. À ce titre, la SGP s'est inscrit dans une démarche de prise en compte de cet enjeu, notamment par le choix des méthodes constructives présentant le moins de nuisances, l'organisation des zones de chantier, et la mise en place de mesures de réductions des bruits (palissades et écran acoustiques). Ces mesures seront adaptées à chaque site de chantier et à son environnement spécifique.

Par ailleurs, un plan de management du bruit et des vibrations sera également mis en place afin de prévoir les phases les plus impactantes en termes d'intensité, de durée, de période horaire et de localisation et ce avec une mise à jour en fonction de l'avancement du chantier.

La présence sur les sites d'agents de proximité auprès des riverains permettra de renforcer l'information au plus près du terrain mais également de relayer auprès de la Société du Grand Paris les situations pour lesquelles ces nuisances sont problématiques.

Avis de la commission d'enquête :

En l'absence de règlementation précise sur la réduction du bruit pendant la phase chantier, la commission d'enquête note le souci de la SGP de s'inscrire dans une démarche de prise en compte de cet enjeu majeur.

M. BOYER André (observation n°25 sur le registre papier à Saint-Denis – Lettre envoyée à la ville de Saint-Denis reçue le 07/04/2017) :

Sur les bruits engendrés par les travaux et les camions, il a été promis des murs acoustiques autour des habitations proches du chantier. J'aimerais avoir plus de précision sur les conditions d'utilisation et d'emplacement de ces murs, ainsi que le "degré" de niveau sonore acceptable pour les riverains.

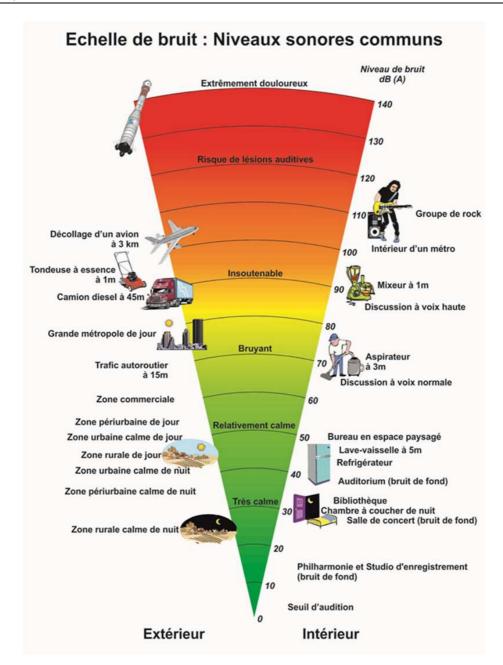
[En phase exploitation, quelles mesures complémentaires sont prévues pour les riverains proches des puits d'aération et/ou puits de secours, lorsque les ventilations seront en service et que le métro circulera sur une bande de roulement, prévue en fer, et que les seuils acceptables prévus sont dépassés ?] (Thème 9).

Avis et commentaires de la SGP - 7.22 :

Concernant les dispositifs de protection acoustiques envisagés, il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés au point 7.28.

Concernant le « degré » de niveau sonore acceptable par les riverains, il convient de rappeler que le bruit est un son produisant une sensation auditive considérée comme désagréable ou gênante.

Comme tout phénomène vibratoire, le bruit se caractérise par son intensité en dB, par sa fréquence en Hz et par sa durée en secondes ou en heure. L'échelle usuelle pour mesurer le bruit est une échelle logarithmique. On parle de niveaux de bruit exprimés en décibels A (dB(A)) où A est un filtre caractéristique des particularités fréquentielles de l'oreille.



Échelle de bruit (Source : Egis)

L'échelle du bruit s'étend de 0 dB (seuil d'audibilité) à 130 dB (seuil de la douleur). La plupart des sons de la vie courante sont compris entre 30 et 90 décibels. On trouve des niveaux supérieurs à 90 dB essentiellement dans la vie professionnelle (industrie, armée, artisanat...) et dans certaines activités de loisirs (chasse, musique, sports mécaniques). Les discothèques et salles de concert ont, quant à elles, un niveau sonore maximal autorisé de 105 dB. Certaines sources (avions, fusées, canons) émettent des niveaux sonores supérieurs à 130 dB.

Il n'est pas défini de degré acceptable de niveau sonore pour les riverains. La perception d'une gêne occasionnée par du bruit est propre à chaque individu.

La SGP a initié une communication locale pour la réalisation des travaux du Grand Paris Express. Sur chaque site de travaux et pendant toute la durée des travaux se trouvera un agent de proximité. Cet interlocuteur dédié aura pour mission l'accompagnement au quotidien des riverains.

Avis de la commission d'enquête :

Voir les réponses apportées au point 7.28 et 7.21.

Etat de l'existant avant travaux

Les trois observations ci-dessous étant globalement similaires, celles-ci font l'objet d'une seule réponse globale 7.23.

Mme LAFABREGUE (observation n°4 du registre papier à Chelles du 20/03/2017) :

Habitant au 26 bis rue Chilpéric, au milieu d'un groupe de cinq ou six maisons formant un pâté autour duquel les camions de chantier tourneront en sens unique : pour l'arrivée des camions, livraisons des matériels et matériaux par une voie de chantier créée à l'arrière des parcelles et l'enlèvement des terres et le départ des camions par la rue Chilpéric devant les maisons. Il a été annoncé 60 camions par jour ce qui peut paraître faible.

Les habitants de ces maisons demandent que le référé préventif avant travaux soit pris en charge par la SGP.

<u>Mme LAFABREGUE Muriel, habitant à Chelles</u> (observation n°11 sur le registre électronique déposée le 16/04/2017) :

IMPACT VIBRATION:

J'ai fait établir un état des lieux de mon bâti et de mon jardin par la société d'huissier SCP ROCHET - BANCAUD - CARRIAT avant le démarrage des travaux de démolition des pavillons de propriétaires expulsés.

Lors de cette phase de travaux, pour certaines démolitions, des "secousses" répétitives ont été ressenties.

Lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 13 octobre au 24 novembre 2014 vous n'aviez pas accepté de prendre en charge un référé préventif pour "l'îlot Chilpéric" prétextant que nous n'étions pas riverains.

Aujourd'hui, nous sommes dans la zone de chantier. Je vous serais reconnaissante de bien vouloir reconsidérer votre réponse et je me permettrais de vous demander le remboursement de cet état des lieux que je n'aurais pas fait réaliser si je n'étais pas riveraine du chantier.

D'autre part vous proposez, page 75 du volet B pour les zones de chantier :

"En ce qui concerne l'état des lieux de référence, il s'agit essentiellement de faire le constat de l'état du bâti avant les travaux et d'implanter un certain nombre de repères topographiques ou de jauges (capteurs, système de gestion des données...). Ce dispositif doit être installé suffisamment en amont pour recueillir l'état initial des points qui seront surveillés pendant toute la durée des travaux. Ces dispositions permettront d'assurer la surveillance de la stabilité du bâti environnant et d'agir en conséquence lors de la réalisation des ouvrages"

Ma demande:

- Le remboursement du procès-verbal de constat réalisé le 23 novembre 2015 par la société SCP ROCHET - BANCAUD - CARRIAT, pour un montant de 326,36 €,
- La pose d'un repère topographique dans mon jardin.

M. BRESSAN, habitant à Chelles (observation n°20 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017):

V. LE REMBOURSEMENT DE L'ETAT DES LIEUX

Lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 13 octobre au 24 novembre 2014 vous n'aviez pas accepté de prendre en charge un référé préventif pour "l'îlot Chilpéric" indiquant que nous n'étions pas riverains.

Aujourd'hui, comme vous devez l'admettre, nous sommes au cœur de la zone de chantier.

Nous avons donc pris l'initiative de façon préventive et conservatoire de faire établir un état des lieux de notre maison par la société d'huissier SCP ROCHET - BANCAUD - CARRIAT le 23 mars 2017 pour un montant de 402.09 euros.

Nous vous demandons le remboursement de cet état des lieux que nous n'aurions pas fait réaliser si nous n'étions pas riverains très proches du chantier.

Avis et commentaires de la SGP - 7.23 :

La SGP a déterminé une politique pour constater l'état de l'existant avant travaux. Les différentes procédures mises en place visent à garantir la pérennité du bâti existant et à adapter le mode de construction des ouvrages de la SGP et permettent une détermination des responsabilités en cas de dommages.

Après avoir requis l'avis des tribunaux concernés et du Conseil National des Experts de Justice (CNEJ), la SGP a privilégié le constat contradictoire amiable qui a l'avantage de permettre un état des lieux objectif tout en étant plus rapide qu'une procédure juridictionnelle. Il permet également d'éviter l'engorgement des tribunaux administratifs en ne réservant le recours à ces derniers dans le cadre de référés qu'à des cas spécifiques. Ce constat contradictoire amiable, avec un expert, est pris en charge par la SGP. Il est effectué de manière systématique à l'aplomb du tunnel mais peut l'être à la demande de toute personne intéressée.

De fait, la SGP pourra au cas présent et après examen et acceptation, prendre en charge le coût du constat.

Concernant les demandes spécifiques (pose d'un repère topographique), celles-ci pourront être examinées par la SGP.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête apprécie la démarche de la SGP.

Questions spécifiques liées aux travaux de la gare de Chelles

Cette thématique regroupe l'ensemble des observations relatives aux travaux au niveau de la future gare de Chelles.

Les deux observations ci-dessous étant globalement similaires, celles-ci font l'objet d'une seule réponse globale 7-24.

Mme LAFABREGUE (observation n°5 du registre papier à Chelles du 20/03/2017) :

D'autre part le revêtement de la rue Chilpéric se dégrade rapidement et ne supportera pas le trafic du chantier. Est-il prévu un traitement particulier sur cette voie en phase chantier et en fin de travaux ?

M. BRESSAN, habitant à Chelles (observation n°18 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017):

III. LE BOULEVARD CHILPERIC PENDANT LA DUREE DU CHANTIER:

Rien n'est précisé dans l'enquête sur la circulation dans le boulevard Chilpéric (qui dessert notre habitation) pendant la durée du chantier.

Actuellement le bitume de la voie et des trottoirs est extrêmement abîmé, il y a des trous de plus de 10 cm de profondeur avec une largeur allant parfois jusqu'à 1 m. Ces trous sont apparus depuis les démolitions des pavillons et ils ne sont toujours pas réparés.

Il ne s'agit là que d'un « léger » aperçu des conséquences mal gérées d'un trafic d'engins de chantiers pourtant encore limité.

Dans les mois à venir, de nombreux engins de chantier et camions vont circuler sur le boulevard et le trafic sera beaucoup plus dense.

Dans ces conditions de trafic extrême et compte tenu des dégradations que nous pouvons déjà constater alors que les travaux n'en sont qu'au début, quelles vont être les mesures sérieuses prises pour :

- faire en sorte que le revêtement bitumineux ne soit pas en permanence défoncé,
- limiter les vibrations liées à ce trafic,
- nous permettre de sortir de notre maison à pied ou en voiture sans contrainte ni danger,

 assurer la sécurité des piétons et le respect des règles de sécurité routière notamment les limitations de vitesse de camions parfois trop pressés?

Avis et commentaires de la SGP - 7.24 :

Sur le boulevard Chilpéric, les circulations se feront sur toute la durée du chantier en concertation avec la commune de Chelles. Les options retenues à ce jour sont :

- Une circulation privilégiée sur la partie Est du boulevard Chilpéric (entrée et sortie des camions) ;
- Sortie des camions par la partie Ouest pour une évacuation par l'est du boulevard (pas de circulation sur l'avenue de la résistance).

Le traitement bitumineux ne sera pas refait avant le démarrage des travaux de génie civil. Toutefois, ce traitement bitumeux pourra être refait si besoin pendant la période de chantier. Une remise en état sera réalisée après les travaux.

Par ailleurs, l'entreprise de génie civil est responsable de la sécurité aux abords du chantier. A ce titre, elle organisera donc les circulations routières et devra respecter les dessertes riveraines et nettoyer autant que de besoin les voiries connexes au chantier afin de limiter les gênes occasionnées par les travaux.

Les entreprises ont pour obligation de respecter les points suivants :

- L'entreprise est tenue d'aménager les pistes de chantier nécessaires pour la circulation de ses engins. Il doit en effectuer l'entretien pendant toute la durée du chantier de façon à permettre une circulation permanente et leur tracé ne doit pas gêner la construction des ouvrages.
- les itinéraires empruntés doivent être impérativement soumis à l'accord du Maître d'œuvre,
- l'insertion des camions provenant des différentes emprises de chantier, dans une circulation déjà dense où évoluent des camions de livraisons, des autobus ainsi que des camions desservant les autres chantiers, est un point sensible à prendre en compte,
- conformément aux prescriptions du marché, ces travaux sont conduits en tenant compte de ces contraintes spécifiques et notamment, de façon à maintenir en permanence la circulation, la desserte des riverains et l'accès aux immeubles et aux commerces. Ces travaux sont également menés conformément à la réglementation en vigueur des villes concernées et autorisations des services compétents,

 le Titulaire doit soumettre aux autorités compétentes un dossier de circulation comprenant notamment les itinéraires, le planning, le nombre prévisionnel de camions et leur planification, les convois exceptionnels, la signalisation provisoire de chantier,...

Le Titulaire est tenu de respecter les limites de gabarit sur toutes les voiries attenantes au chantier et pendant toute l'exécution des travaux.

Les circulations de chantier sur la voie publique ne sont autorisées que dans le cadre prescrit localement. Cependant des autorisations exceptionnelles, limitées au maximum et impérativement justifiées par des raisons de sécurité ou de contraintes de réalisation spécifiques induites par l'exploitation d'ouvrages existants, peuvent être accordées par le Maître d'œuvre, sous réserve de ne pas générer de nuisances sonores.

Le Titulaire ne doit en aucun cas bloquer la circulation par suite de ses approvisionnements de chantier.

Les voiries déviées doivent être d'une qualité égale à celle préexistante. Le Titulaire a à sa charge tous les dispositifs de signalisation verticale et horizontale nécessaires au respect de la réglementation ou demandés par les différents gestionnaires pour assurer la sécurité ou la fluidité des circulations. Il a également à sa charge tous les dispositifs de sécurité réglementaires destinés à assurer la protection des fouilles et emprises de travaux.

Le Titulaire doit désigner un responsable qui est chargé de la surveillance des équipements de sécurité et de la signalisation. Celui-ci a pour mission de s'assurer du bon état des équipements de sécurité et de la signalisation, de procéder à leur remplacement si nécessaire (vandalisme, etc...) et d'établir un rapport journalier au Maître d'œuvre qui liste pour les différents sites, l'état des matériels, leur remplacement et tout autre fait demandé par le Maître d'œuvre.

Avis de la commission d'enquête :

La SGP apporte un grand nombre d'explications des mesures mises en œuvre pour limiter le plus possible la gène occasionnée pour les riverains.

Mme LAFABREGUE (observation n°6 du registre papier à Chelles du 20/03/2017) :

Les arbres abattus pour les travaux rue Chilpéric seront-ils remplacés en fin de chantier ?

Avis et commentaires de la SGP - 7.25 :

Les arbres du boulevard Chilpéric seront conservés au maximum. Toutefois, certains arbres seront abattus lors des travaux préparatoires et des travaux de gros œuvre afin de dévoyer les réseaux sous le boulevard Chilpéric et permettre l'accès aux différentes emprises de chantier.

À l'issue des travaux, l'accès sud du parc du souvenir Émile Fouchard sera réaménagé. La Société du Grand Paris et la ville de Chelles travaillent en étroite collaboration à la définition de cet aménagement afin de replanter de nouveaux arbres.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête :

Dont acte.

Mme LAFABREGUE (observation n°7 du registre papier à Chelles du 20/03/2017) :

Le grand arbre remarquable situé sur la voie de chantier entre les pavillons et le parc du souvenir sera-til conservé ?

Avis et commentaires de la SGP - 7.26 :

Cet arbre sera conservé.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

<u>Mme LAFABREGUE Muriel, habitant à Chelles</u> (observation n°12 sur le registre électronique déposée le 16/04/2017) :

IMPACT VISUEL

Lors de la précédente enquête publique qui s'est déroulée du 13 octobre au 24 novembre 2014, vous aviez apporté la réponse suivante concernant l'impact visuel pour les riverains du chantier :

"Enfin, des dispositions particulières en matière d'installations de chantier pourront être prises pour atténuer les désagréments visuels des riverains en limite du chantier."

EI7-002/93 11/05/2017 109

Quel va être l'impact visuel sur mon jardin et mon habitation qui sont actuellement sans vis à vis construit, contre un parc paysager? l'emprise de la voie de chantier représentée sur les schémas du dossier d'enquête est très large, quelles installations y sont prévues? y aura-t-il du stockage fixe, des engins de chantier, des bungalows de chantier en plus de la voie de circulation?

Ma demande:

Quelles solutions préconisez-vous d'ores et déjà dans le cas d'un impact visuel qui dénaturerait nos vues ?

Avis et commentaires de la SGP - 7.27 :

Les impacts visuels liés au chantier sont provisoires et disparaitront lors de la remise en état en fin de chantier et de la phase exploitation.

Le Titulaire mettra en place une palissade de 4 m de hauteur, implantée en limite Ouest et Sud de l'emprise et une palissade de 3 m de hauteur en limite Est (cf. ci-après 7.28).

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note le souci de la SGP de limiter les impacts visuels.

<u>Mme LAFABREGUE Muriel, habitant à Chelles</u> (observation n°13 sur le registre électronique déposée le 16/04/2017) :

IMPACT BRUIT:

Vous indiquez volet E.3 page 593 que nous nous situons dans une zone "d'impact très fort vis à vis des risques et enjeux acoustiques et vibratoires"

Dans les annexes vous précisez avoir pris des mesures sur une des propriétés de "l'îlot Chilpéric" au n°30. Le capteur a été installé sur l'avant de la propriété côté boulevard. L'environnement sonore actuel du côté de nos lieux de vie (jardins, terrasses, atelier) situés contre le parc, n'a pas été mesuré. Si l'on se fie aux mesures prises dans le parc lui-même nous sommes en "zone calme" (aux alentours de 40 db(A)).

Dans le Volet E page 581 vous rappelez que le code de la santé publique précise :

"Aucun bruit ne doit, par sa durée, sa répétition ou son intensité, porter atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé de l'homme, dans un lieu public ou privé."

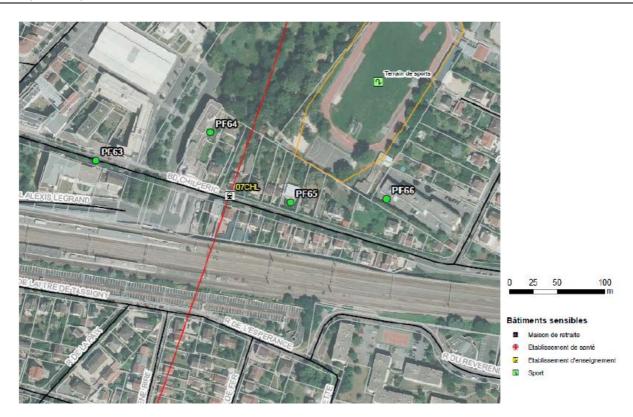
Ma demande:

- La prise en compte des prises de son faites dans le parc de la mairie ou la mise en place d'un capteur dans mon jardin, près de mon atelier qui est mitoyen de ce parc.
- Le contrôle sonore dès le début des travaux d'installation de chantier et pendant toute la durée du chantier.
- La définition de valeurs cibles pendant le déroulement des différentes phases de chantier selon la caractérisation des nuisances en termes d'émergence par rapport au bruit résiduel, sur les périodes réglementaires diurne (7 h 22 h) et nocturne (22 h 7 h),
 - Les articles R1334-30 à R1344-35 du Code de la santé publique, issus du Décret n°2006-1099 du 31 août 2006, précisent des maxima d'émergence à respecter en limite de propriété riveraine : 5 dB(A) en période diurne (7 h - 22 h) et 3 dB(A) en période nocturne (22 h - 7 h).
 - Un terme correctif s'ajoute à ces émergences selon la durée cumulée d'apparition du bruit particulier. Ce terme est compris entre 1 dB(A) pour une durée comprise entre 4 et 8 heures et 6 dB(A) pour une durée inférieure à 1 minute.
- La construction d'un mur phonique intégré au paysage, en complément du mur de clôture existant, si cela s'avère nécessaire.

Avis et commentaires de la SGP - 7.28 :

Implantation des mesures acoustiques

Les mesures acoustiques réalisées sur 24 h ont été implantées au droit de la zone de projet.



Les résultats de ces mesures sont les suivants :

	Date et heure de la mesure	LAeq (7 h - 22 h) dB(A)	L50 (7 h - 22 h) dB(A)	LAeq (22 h - 7 h) dB(A)	L50 (22 h - 7 h) dB(A)	Ambiance sonore
PF63	09/09/2015 16h00	64.5	57.5	58.5	45.5	Modérée
PF64	09/09/2015 16h40	53.0	49.5	47.0	43.0	Modérée
PF65	09/09/2015 15h30	56.5	51.5	51.5	38.5	Modérée
PF66	09/09/2015 14h30	57.5	52.0	52.0	39.0	Modérée

La gare du Grand Paris Express de Chelles se situe au plus près de la gare SNCF actuelle de Chelles Gournay (RER E / Transilien P) et de la gare routière. La zone d'ambiance de la future gare de Chelles est modérée (< 65 dB(A) entre 7h et 22h et < 60 dB(A) entre 22h et 7h). Les niveaux sonores préexistants sont relativement faibles, et surtout en période nuit. L'emprise de la gare est située à moins d'une dizaine de mètres de logements collectifs et individuels, situés en retrait des infrastructures de transport et donc en zone calme.

À propos des seuils à respecter, l'étude acoustique présentée a pris en compte les valeurs réglementaires applicables.

Mesures de réduction du bruit de chantier

En ce qui concerne la phase de travaux, il est impossible de supprimer totalement les nuisances sonores. Toutefois, la Société du Grand Paris s'engage à mettre en place des dispositions spécifiques imposées aux chantiers pour limiter au maximum les nuisances pour les riverains.

Un dossier « Bruit de chantier » dressera l'état des lieux des nuisances sonores et permettra la mise en place des mesures les plus efficaces. Il sera communiqué aux préfets des départements et aux maires des communes sur le territoire avant le démarrage des travaux.

Quelques mesures simples et très efficaces sont systématiquement mises en place afin de réduire à la source le bruit des équipements (grilles acoustiques, capotages, silencieux...).

Par ailleurs, un strict respect des horaires de chantier contrôlés dans le cadre d'un plan de management planifiera notamment les opérations en fonction de leur niveau sonore.

Il est demandé aux entreprises titulaires des travaux de faire respecter ces bonnes pratiques en terme de nuisances sonores comme, éviter de stationner moteur en marche sous les fenêtres des riverains, éclats de voix proscrits (en particulier pour interpeller quelqu'un), usage systématique du talkie-walkie, bruits d'impacts répétitifs évités au maximum grâce à l'utilisation de blocs néoprènes (ex : passages répétés de camions sur une plaque métallique bancale).

La Société du Grand Paris mettre en place une protection contre le bruit de chantier – palissade de 4 m de hauteur, implantée en limite Ouest et Sud de l'emprise et palissade de 3 m de hauteur en limite Est (cf. protection acoustique en violet sur l'extrait cartographique ci-dessous). Ces protections permettront de réduire les nuisances sonores pour les riverains.



Un monitoring (suivi) acoustique sera assuré en continu sur ce site de travaux.

Le suivi sera réalisé pendant toutes les périodes d'activité quelles que soient leurs durées. Il sera réalisé selon un plan d'implantation des points de suivi sonore proposé par l'entreprise titulaire et validé par la maîtrise d'œuvre en cohérence avec les dossiers réglementaires. Ce suivi sera adapté en fonction des besoins.

La surveillance acoustique du chantier débutera un mois avant le démarrage des travaux et durera pendant la durée totale du chantier.

Ce système de surveillance comprendra la pose de dispositifs en façade des immeubles jugés les plus sensibles. Les sites d'implantations où seront disposés des appareils de mesures seront arrêtés en phase de préparation de chantier.

Dans le cas où l'entreprise identifie des périodes de travaux particulièrement bruyantes, les actions suivantes seront déclenchées :

- Alerte en temps réel par SMS aux différents intervenants ;
- Alerte en temps réel par e-mail aux différents intervenants ;
- Modification et adaptation immédiate de la procédure de travaux en cours afin de respecter les seuils fixés en accord avec le MOA et/ ou MOE. »

En conclusion, toutes les mesures permettant de limiter les nuisances aux riverains sont imposées à l'entreprise titulaire de génie civil qui réalisera les travaux.

Par ailleurs, la SGP a initié une communication locale pour la réalisation des travaux du Grand Paris Express. Sur chaque site de travaux et pendant toute la durée des travaux se trouvera un agent de proximité. Cet interlocuteur dédié aura pour mission l'accompagnement au quotidien des riverains et la prise en compte de leurs remarques qui pourront être rapidement remontées à la Société du Grand Paris.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note le souci de la SGP de maitriser le plus possible les diverses nuisances et invite la SGP à continuer l'information des populations concernées.

Mme LAFABREGUE Muriel, habitant à Chelles (observation n°14 sur le registre électronique déposée le 16/04/2017) :

LE BOULEVARD CHILPERIC PENDANT LA DUREE DU CHANTIER:

Rien n'est précisé dans l'enquête sur la circulation dans le boulevard Chilpéric (qui dessert mon habitation) pendant la durée du chantier.

Actuellement le bitume de la voie et des trottoirs est extrêmement abîmé, il y a des trous de plus de 10 cm de profondeur avec une largeur allant parfois jusqu'à 1 m. Ces trous sont apparus depuis les démolitions des pavillons et ils ne sont toujours pas réparés malgré mes différentes demandes en mairie.

Ma demande:

- Je souhaiterais insister sur la protection des arbres plantés dans la rue,
- Certains engins de chantier ou/et camions vont-ils circuler occasionnellement ou périodiquement sur le boulevard?
- Le traitement bitumineux va-t-il être refait en vue de pouvoir recevoir cette circulation de chantier?

Avis et commentaires de la SGP - 7.29 :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés aux points 7.24 et 7.25.

Avis de la commission d'enquête :

Voir les réponses aux points 7.24 et 7.25.

M. MOURON Jacques, habitant à Chelles (observation n°1 sur le registre électronique déposée le 27/03/2017) :

[La localisation en centre-ville de la future gare de Chelles va causer des nuisances importantes.] (Thème n°4)

[Actuellement la voirie desservant le centre-ville est déjà saturée, aux heures de pointe, par la circulation automobile. Le surplus de trafic automobile, induit par cette nouvelle gare, va inévitablement aggraver la situation, avec pour corollaire une augmentation de la pollution.] (Thème n°9)

De plus, cette gare étant souterraine, une importante circulation de camions est à prévoir pendant les travaux de construction. Avec les nuisances consécutives.

[Il aurait mieux valu prévoir l'implantation de cette gare, en correspondance avec la ligne E, sur l'emplacement de l'ancien triage SNCF de Vaires.] (Thème n°4)

Avis et commentaires de la SGP - 7.30 :

Sur le boulevard Chilpéric, les circulations se feront sur toute la durée du chantier en concertation avec la commune de Chelles. Les options retenues à ce jour sont :

- une circulation privilégiée sur la partie Est du boulevard Chilpéric (entrée et sortie des camions);
- une circulation non envisagée sur la partie Ouest du boulevard (à partir du centre des finances publiques).

Des réponses ont été apportées précédemment concernant les modalités de travaux au niveau de "l'îlot Chilpéric" et les mesures mises en œuvre en terme de réduction des nuisances (bruit, vibration, circulation, nuisances visuelles).

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

M. BRESSAN, habitant à Chelles (observation n°17 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017):

II. PREVENTION DES NUISANCES

Une voie de circulation de chantier va être créée tout autour de notre maison pour permettre aux camions et engins de chantier de rejoindre la zone de travaux de la nouvelle gare.

Cette voie partira du 20 boulevard Chilpéric. Perpendiculaire au boulevard, elle traversera le jardin du 20 boulevard Chilpéric du Sud au Nord sur plus de 10 mètres de large pour rejoindre la voie de chantier qui longera le mur côté Stade Pierre Duport et parc du Souvenir Emile Fouchard.

Cette voie de circulation de chantier sera donc mitoyenne d'une grande partie de nos murs d'enceinte et de notre maison, à la fois du côté latéral Est (au 20 boulevard Chilpéric) et au fond de notre jardin côté Nord (Stade Pierre Duport) soit sur plusieurs dizaines de mètres.

Nous allons donc subir un fort trafic de camions et d'engins autour de notre maison.

Quelles solutions allez-vous mettre en œuvre :

1. Pour prévenir les impacts liés aux vibrations qu'engendrera ce trafic intense d'engins lourds sur les murs d'enceinte et la maison.

Nous demandons à cet égard la mise en place de capteurs de vibrations.

2. Pour prévenir les impacts de bruits

Il est inutile de rappeler que le chantier doit respecter le code de la Santé et notamment ses articles R 1334-31 et suivants que vous reprenez dans le Volet E page 581 :

"Aucun bruit ne doit, par sa durée, sa répétition ou son intensité, porter atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé de l'homme, dans un lieu public ou privé......"

Nous demandons:

- la mise en place de capteurs sonores dans notre jardin,
- le contrôle sonore dès le début des travaux d'installation de chantier et pendant toute la durée du chantier,
- la construction d'un mur phonique intégré au paysage, en complément du mur de clôture existant, si cela s'avère nécessaire tant du côté Est que du côté Nord,
- 3. Pour prévenir les impacts de poussières,
- 4. Pour prévenir les impacts visuels,

Lors de la précédente enquête publique qui s'est déroulée du 13 octobre au 24 novembre 2014, vous aviez apporté la réponse suivante concernant l'impact visuel pour les riverains du chantier: "Enfin, des dispositions particulières en matière d'installations de chantier pourront être prises pour atténuer les désagréments visuels des riverains en limite du chantier."

5. Pour prévenir la pollution liée à l'émission par les nombreux camions et engins de chantier de CO₂ et de particules fines ?

Avis et commentaires de la SGP - 7.31 :

Des réponses ont été apportées précédemment concernant les modalités de travaux au niveau de "l'îlot Chilpéric" et les mesures mises en œuvre en terme de réduction des nuisances (bruit, vibration, circulation, nuisances visuelles). Il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés aux points suivants :

- 7.23 pour les vibrations,
- 7.28 pour le bruit,
- 7.27 pour les impacts visuels.

En ce qui concerne les nuisances liées aux poussières, les machines et engins de chantier seront capotés, la piste de travaux sera régulièrement arrosée et un dispositif de lavage des roues de camion sera mis en place en sortie de chantier.

Les camions et engins de chantier utilisés sur site seront conformes aux normes en vigueur notamment en ce qui concerne les émissions de CO₂ et de particules fines.

Avis de la commission d'enquête :

Voir les réponses et avis 7.23 pour les vibrations, 7.28 pour le bruit, 7.27 pour les impacts visuels.

Mme PRAT Nathalie, représentant la copropriété « Les Tennis » 19 rue des Cottages et 66 rue Victor Hugo à Chelles (observation n°10 du registre papier à Chelles du 20/03/2017) :

Quelles nuisances pendant le chantier, quand et pendant combien de temps?

Avis et commentaires de la SGP - 7.32 :

À proximité de la copropriété « Les Tennis », les travaux préparatoires débuteront au troisième trimestre 2017 et se termineront au premier trimestre 2019.

Les travaux de génie civil de l'ouvrage 701P débuteront au début du deuxième semestre 2019 et se termineront à la fin du deuxième semestre 2021.

Le passage du tunnelier devrait intervenir à la fin du deuxième semestre 2020. Compte-tenu des aléas éventuels dans la progression du tunnelier, il n'est pas possible de définir plus précisément la date et la durée des travaux.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

Informations des riverains

Les cinq observations ci-dessous étant globalement similaires, celles-ci font l'objet d'une seule réponse globale 7-33.

ADEQUA, Association pour le Développement de la Qualité de Vie et du Patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs (observation n°35 sur le registre papier de Chelles, lettre datée du 13/04/2017) :

Les véhicules de chantier seront générateurs à la fois de bruit et de pollution de l'air. L'Etude d'impact - volet E3 - Analyse des impacts et présentation des mesures associées note pour l'ouvrage OA 603P (Montguichet) un nombre de « 170 rotations/jour en phase de creusement du tunnel ».

Pour Adequa, 170 rotations/jour, à raison de 10 h d'ouverture du chantier, cela fait environ une rotation toutes les 4 mn. Cela mérite bien d'en discuter avec les riverains pour fixer les mesures de réduction des nuisances éventuellement alternatives. Une estimation du nombre de rotations/jour pour le creusement de la gare est à communiquer, avec éventuellement la même observation.

Mme LAFABREGUE Muriel, habitant à Chelles (observation n°10 sur le registre électronique déposée le 16/04/2017) :

LES ZONES SENSIBLES:

J'habite une des propriétés de "l'îlot Chilpéric" composé des six parcelles situées à Chelles, entre le boulevard Chilpéric au Sud, une future voie de chantier à l'Est, une future voie de chantier au Nord et une zone d'installation de chantier à l'Ouest. Nous allons donc devenir insulaires, totalement inclus dans la zone de chantier, une "zone sensible".

Nous étions une série d'habitations établies contre un parc public, paysage protégé et site inscrit, sans vis à vis en fond de parcelle et nous bénéficiions de lieux de vie orientés vers ce paysage.

L'impact sur nos vies va être important pendant ces prochaines années, mais le dossier ne nous permet pas de le connaître précisément car les installations de chantier ne sont pas précisées.

Ma demande:

Je souhaiterai être consultée lors de l'établissement du plan des installations de chantier. Les différents impacts pourront alors être mieux appréciés.

M. BRESSAN, habitant à Chelles (observation n°16 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017):

Monsieur le Commissaire Enquêteur, nous vous remercions de bien vouloir trouver ci-dessous les observations et requêtes que nous formulons dans le cadre de l'enquête publique, ligne 16 du Grand Paris, zone de la Gare de Chelles.

Nous allons être particulièrement impactés par les travaux du fait de la création tout autour de notre maison d'une voie de circulation de chantier où passeront de nombreux camions et engins lourds.

I. LES ZONES SENSIBLES

Nous habitons une des propriétés de "l'îlot Chilpéric" composé des six parcelles situées à Chelles, entre le boulevard Chilpéric au Sud, une future voie de chantier à l'Est, une future voie de chantier au Nord et une zone d'installation de chantier à l'Ouest. Nous allons donc devenir insulaires, totalement inclus dans la zone de chantier, une "zone sensible".

Nous étions une série d'habitations établies contre un parc public, paysage protégé et site inscrit, sans vis à vis en fond de parcelle et nous bénéficiions de lieux de vie orientés vers ce paysage.

L'impact sur nos conditions de vie va être important pendant ces prochaines années, mais le dossier ne nous permet pas de le connaître précisément car les installations de chantier ne sont pas précisées.

Nous souhaitons être consultés ainsi que nos voisins lors de l'établissement du plan des installations de chantier. Les différents impacts pourront alors être mieux appréciés et discutés.

M. PRIN Michel, 52 rue Gabriel Péri à Sevran, co-président du comité de quartier (observation n°60 sur le registre papier à Sevran du 22/03/2017) :

Les membres demandent à être associés pendant les 7 ans à venir pour avoir des informations sur les travaux tant par rapport à la construction qu'aux nuisances du chantier, informations communiquées par SGP, ou par Mairie, ou par toutes autres personnes compétentes.

M THILL Pierre Louis (observation n°20 sur le registre papier à Chelles du 07/04/2017) :

SUR LA VOCATION NOUVELLE DU PUITS 603P

Ce puits « atypique tunnelier » (Volet B « Pièces communes » §6.3.10. p.149) n'est pas traité de manière détaillée quant à ses conséquences environnementales pendant le chantier (acheminement des voussoirs, mode d'évacuation des déblais-camion-bande transporteuse...).

De la même manière, aucune concertation préalable avec les riverains ou les citoyens impactés par les nuisances ne semble programmée.

Avis et commentaires de la SGP - 7.33 :

Des réponses ont été apportées précédemment concernant les modalités de travaux au niveau de "l'îlot Chilpéric" et les mesures mises en œuvre en terme de réduction des nuisances (bruit, vibration, circulation, nuisances visuelles), ainsi que sur le fonctionnement du puits 603P.

Ainsi, l'évacuation des terres par le biais d'une bande transporteuse est actuellement en cours d'études. Par ailleurs, la SGP a également entamé des discussions avec la Ville de Chelles afin de déterminer les itinéraires routiers les plus adaptés pour limiter au maximum les nuisances pour les riverains.

D'autre part, le dispositif de communication mis en œuvre par la Société du Grand Paris et détaillé ciaprès permet d'apporter des réponses aux questions des riverains au plus près du terrain.

La Société du Grand Paris est soucieuse de maintenir une relation de proximité et de confiance avec les habitants des territoires touchés par le projet. Pour la communication en phase travaux (tant au niveau des usagers des réseaux de transport existants que des riverains des futurs chantiers), la Société du Grand Paris s'engage à poursuivre et intensifier le dispositif de communication de proximité complet déjà déployé.

Celui-ci repose sur :

- Le déploiement d'agents de proximité sur les sites en chantier, interlocuteurs privilégiés des habitants. Ces agents interviennent sur un périmètre déterminé de façon à ce que tous les riverains des gares, des sites de maintenance et des ouvrages annexes bénéficient d'un interlocuteur identifié. Des permanences régulières sont mises en place avec le concours des Villes afin que les agents puissent également recevoir le public sur des temps réguliers et identifiés.
- L'organisation régulière de réunions d'information et d'échange (à l'échelle des quartiers).
- Le déploiement d'une information autour de chacun de ces sites : via des supports d'information papier distribués par courrier dans les périmètres des chantiers, via l'information numérique sur les réseaux de la SGP et collectivités, et via l'information pédagogique complète déployée directement sur les palissades de chantier.



Exemple de panneaux d'information sur les travaux en cours

- L'organisation de visites des chantiers notamment pour les riverains, qui constituent le public prioritaire.
- La mise en place d'une information spécifique pour les voyageurs des lignes de transport en commun en correspondance avec la ligne 16.



Exemple de lettre d'information à destination des riverains

Ce dispositif de communication et d'accompagnement des populations est basé sur une organisation spécifique qui apporte aux riverains et à tous les publics concernés les informations nécessaires sur le déroulement du chantier, les gênes occasionnées, les solutions proposées. Il est travaillé en lien étroit avec les collectivités locales et l'ensemble des partenaires concernés.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête insiste particulièrement sur l'importance du dispositif de communication de proximité que la SGP détaille dans sa réponse et l'invite à continuer dans ce sens.

Autres questions spécifiques

M. PARIGOT Cyrille, habitant à Champs-sur-Marne (observation n°24 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

Pour la ligne 16 et les autres lignes prévues, des aspects sont à étudier :

- Voir comment diminuer les inconvénients causés pendant le chantier (circulations difficiles, nuisances sonores bruits, vibrations, poussières, etc.),
- Favoriser le transport des matériels et déblais par voie fluviale et par train au lieu de faire circuler les camions.

Avis et commentaires de la SGP - 7.34 :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés aux points :

- 7.21 à 7.33 concernant les nuisances liées au chantier et l'information des riverains,
- 7.6 à 7.20 concernant l'évacuation des déblais et nuisances associées.

Avis de la commission d'enquête :

Voir les réponses et avis 7.21 à 7.33 et 7.6 à 7.20.

M. PARIGOT Cyrille, habitant à Champs-sur-Marne (observation n°27 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

 Penser aux réparations à effectuer pour les communes traversées par les camions d'où des trous en formation, des déchets tombés (gravats, terre, sable, ciment...)....

Agissons pour des villes à visage humain, des transports moins consommateurs d'énergie, des liaisons douces, un cadre de vie agréable, un environnement privilégié, une diminution de la pollution, pensons aux générations futures.

Avis et commentaires de la SGP - 7.35 :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés au point 7.24.

Avis de la commission d'enquête :

Voir les réponses et avis 7.24.

ANCA (Les Amis Naturalistes des Côteaux d'Avron) (observation n°48 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 19/04/2017) :

Les emprises de chaque chantier sont cartographiées. Il est précisé que chaque emprise sera soigneusement délimitée et balisée. La page 325 indique que les stockages de déblais sont interdits sur site. Cependant, il est aussi précisé que « les terres végétales seront replacées, après avoir été conservées avec respect des différents horizons, sur une zone mise en défens pour éviter tout dommage et/ou prélèvement »

Dù sera cette zone de mise en défens ?

E17-002/93 11/05/2017 124

Avis et commentaires de la SGP - 7.36 :

Toutes les emprises chantiers seront clôturées. En outre, sur certains secteurs à enjeux écologiques particuliers, un balisage de ces zones à enjeux sera réalisé afin que celles-ci soient bien identifiées et prévenir toute dégradation éventuelle en phase travaux. Ainsi, en page 325 du volet E3, quand il est précisé que chaque emprise sera soigneusement délimitée et balisée, sont pointés précisément les secteurs suivants :

- Le secteur d'aménagement de l'ouvrage 0603P à Chelles : secteur de travaux en bordure du bois du Montquichet et au sein d'habitats naturels à enjeux modérés ;
- Le secteur d'aménagement de l'ouvrage 0503P à Livry-Gargan : secteur de travaux en bordure d'une zone boisée (hors emprise) ;
- Le secteur d'aménagement de la gare de Sevran-Livry (05SEL) : secteur de travaux en bordure d'habitats naturels (friches et alignements d'arbres) en bordure du canal de l'Ourcq.

Il s'agit donc des secteurs à enjeux écologiques. Ces secteurs feront d'ailleurs l'objet d'un suivi particulier par un écologue.

Il est par ailleurs précisé en page 325 du volet E3 que les matériaux utilisés pour le balisage, notamment la rubalise, plus difficile à éliminer à la fin des chantiers, devront être biodégradables au maximum et faire l'objet d'un enlèvement spécifique. Ces balisages devront être effectués sous le contrôle d'un écologue. Au sein des emprises balisées, seront interdits :

- La circulation et les manœuvres d'engins ;
- Le dépôt de matériel ;
- Le stockage, même temporaire, de matériaux ;
- Toute autre activité susceptible de dégrader le milieu.

Ces emprises seront préservées de toutes activités de chantier, notamment de stockage de déblais.

Les zones de mise en défens pour le stockage de la terre végétale seront proposées par les entreprises titulaires des marchés génie civil dans leur plan d'installation de chantier. Elles feront l'objet d'une validation par le maitre d'œuvre et le maitre d'ouvrage.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À LA DEMANDE D'AUTORISATION IOTA PRESCRITE PAR L'ARRÊTÉ INTER-PRÉFECTORAL N°2017–0294 DU 1^{ER} FÉVRIER 2017

Thème n°8 – Accessibilité aux gares

Aucune observation n'a été formulée sur ce thème lors de l'enquête publique.

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À LA DEMANDE D'AUTORISATION IOTA PRESCRITE PAR L'ARRÊTÉ INTER-PRÉFECTORAL N°2017–0294 DU 1^{ER} FÉVRIER 2017

Thème n°9 - Impact exploitation

Ce thème regroupe les observations qui n'ont pas directement trait à l'enquête publique relative à la demande d'autorisation unique IOTA. Pour autant même si ces observations ont été formulées hors périmètre de la présente enquête publique, la SGP a souhaité apporter une réponse à chacune d'elle afin de répondre dans la mesure du possible au stade actuel de l'avancement du projet aux interrogations des citoyens.

Ces observations peuvent être en outre, communes à d'autres thèmes. Pour cela un renvoi à la(aux) thématique(s) concernée(s) et à la réponse formulée par la SGP sera réalisé.

Bruit en phase d'exploitation

Les cinq observations ci-dessous sur la thématique bruit en phase d'exploitation ont été regroupées afin d'apporter une réponse globale 9.1.

M THILL Pierre Louis (observation n°19 sur le registre papier à Chelles du 07/04/2017) :

SUR LE TRAITEMENT DES BRUITS ET VIBRATIONS

Alors que de bons yeux sont nécessaires pour identifier la ligne disant que lors du passage des trains, le bruit peut remonter par les ouvrages de ventilation et atteindre 100 à 120 dB(A) en sortie sans mise en place de mesures de réduction de bruit, ces mesures sont envisagées, mais de manière très générale, sans engagement de niveau de réduction.

200 pages permettent simplement d'expliquer en résumé, que la réglementation sera respectée et que des matériaux absorbants seront mis en place, sans détailler d'engagement précis et chiffrés en termes de réduction.

[Pour les nuisances en cours de chantier, le recours de référents de chantier (ex 2.1.4.2.) est exposé. Une première mise en œuvre de ce référent sur le chantier de la gare montre que celui-ci semble ne pas avoir de quelconque pouvoir de décision, que son rôle consiste à faire remonter l'information ou les remarques des citoyens, sans effet avéré ultérieur.] (Thématique 7)

M. BOYER André (observation n°25 sur le registre papier à Saint-Denis – Lettre envoyée à la ville de Saint-Denis reçue le 07/04/2017) :

[Sur les bruits engendrés par les travaux et les camions, il a été promis des murs acoustiques autour des habitations proches du chantier. J'aimerais avoir plus de précision sur les conditions d'utilisation et d'emplacement de ces murs, ainsi que le "degré" de niveau sonore acceptable pour les riverains.] (Thématique 7)

En phase exploitation, quelles mesures complémentaires sont prévues pour les riverains proches des puits d'aération et/ou puits de secours, lorsque les ventilations seront en service et que le métro circulera sur une bande de roulement, prévue en fer, et que les seuils acceptables prévus sont dépassés ?

M. PRATS (observation n°8 sur le registre papier à Chelles du 20/03/2017) :

Les ouvrages de ventilation seront-ils équipés de piège à sons ou de dispositifs pour limiter l'impact sonore ?

ADEQUA, Association pour le Développement de la Qualité de Vie et du Patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs (observation n°31 sur le registre papier de Chelles, lettre datée du 13/04/2017) :

DES RISQUES TECHNIQUES MINIMISES

Le bruit est selon certains, classé comme la principale pollution et une littérature abondante pointe la relation entre la qualité de l'air et la santé, jusqu'à 'a la mortalité. Certaines caractéristiques techniques peuvent également avoir de graves effets en cas d'accident d'exploitation. Les informations factuelles contenues dans le dossier ne sont pas toujours accompagnées des informations qui permettraient d'en mesurer l'impact, ce qui équivaut à minimiser certains risques.

ADEQUA, Association pour le Développement de la Qualité de Vie et du Patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs (observation n°33 sur le registre papier de Chelles, lettre datée du 13/04/2017) :

Concernant le bruit, il y a d'abord la remarque inquiétante du citoyen chellois dont il est fait mention précédemment et qui relève que « Dans une ligne « perdue » au milieu du texte, on lit que « le bruit peut remonter par les ouvrages de ventilation et atteindre 100 à 120 dB(A) en sortie » mais il est seulement

indiqué que des mesures sont envisagées, sans précision et sans engagement sur le niveau de réduction. »

Adequa demande des assurances sur le niveau de réduction du bruit dans ces circonstances.

ADEQUA, Association pour le Développement de la Qualité de Vie et du Patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs (observation n°34 sur le registre papier de Chelles, lettre datée du 13/04/2017) :

Toujours à propos du bruit, l'Annexe IV à l'Etude d'impact - volet E3 - Analyse des impacts et présentation des mesures associées, intitulée Etude acoustique, rassemble des fiches sur l'environnement sonore de chaque ouvrage, par exemple pour Chelles :

- Fiche PF59, Marcel Lestat: courbe de bruit entre 40dB et 50dB (rarement)
- Fiche PF60, Allée de la Noue Brossard : courbe de bruit en forme de coupe creuse, atteignant 60dB aux extrémités (18h00 et 8h00/10h00). De nombreuses émergences à prendre en compte (en dehors des cas de quads et motos signalés par la fiche)
- Fiche PF61, Gustave Nast : la courbe de bruit atteint des niveaux élevés (environ 70dB, et environ 65dB entre 0h00 et 4h00) et avec de nombreuses émergences (en dehors des cas signalés par la fiche)
- Fiche PF63, Bd Chilpéric : la courbe de bruit est d'un niveau élevé (environ 70dB) et les émergences peuvent dépasser (rarement) les 80dB.

L'étude d'impact relève que l'environnement sonore est un « Enjeu fort pour tous les ouvrages sur Chelles (Gare et OA) », mais que « L'impact sonore en phase exploitation est considéré comme négligeable ».

Pour Adequa, à l'exception de Marcel Lestat (fiche PF59), il y a partout des émergences fortes par rapport au bruit de fond, véritable source de la gêne ressentie par les riverains, gêne mal appréhendée par le lissage réalisé avec le modèle traditionnel utilisé dans le dossier, mais correctement prise en compte par le modèle Harmonica utilisé par AirParif.

En conséquence. Adequa demande que chaque cas fasse l'objet d'une comparaison entre les résultats affichés dans le dossier et les résultats qui seraient issus de l'usage du modèle Harmonica;

Avis et commentaires de la SGP - 9.1 :

Système de ventilation en phase exploitation

L'objectif de la Société du Grand Paris est d'éviter les nuisances acoustiques en phase exploitation engendrées par le passage du métro ou des installations de ventilation.

La conception des ouvrages annexes prend en compte le respect des obligations réglementaires en matière de bruits de voisinage, en l'occurrence le décret du 31 août 2006, qui définit les niveaux d'émergences sonores à ne pas dépasser.

Ainsi, dans chaque ouvrage comportant une installation de ventilation, des dispositifs d'absorption phonique seront positionnés dans les gaines d'air, afin de réduire le bruit s'échappant des grilles en surface. Ces dispositifs seront du type baffles acoustiques qui couvriront toute la section de la gaine de ventilation.

Leurs caractéristiques (longueur, épaisseur des panneaux absorbants) seront définies précisément suite aux calculs numériques de propagation acoustique, prenant en compte le spectre sonore des ventilateurs, la géométrie des gaines de ventilation et la position des bâtiments aux alentours de l'ouvrage annexe.



Des mesures de bruit seront effectuées avant la mise en service, sur la base du même protocole que celui ayant servi à l'établissement de l'état des lieux acoustique du site, afin de caractériser les émergences sonores apportées par l'ouvrage annexe.

Concernant le bruit émergeant des systèmes de ventilation, le dimensionnement des mesures de réduction du bruit (essentiellement des pièges à son) se conformera :

- au niveau de bruit mesuré à l'état initial le plus faible pour un même site ;
- au L50 pour les périodes jour et nuit ;

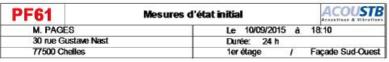
- aux équipements techniques en fonctionnement en simultané;
- en fonctionnement désenfumage.

Une fiche résultats par site (puits ou gare) présente les objectifs à respecter et est fournie dans l'étude spécifique acoustique en annexe du dossier (cf. pages 185 à 188 et page 201 pour la commune de Chelles dans l'étude acoustique du volet 2 des annexes-pièce V).

Les fiches présentées dans l'annexe VI permettent la caractérisation de l'état initial acoustique de l'aire d'étude. Elles ont été établies dans le respect de la réglementation française (Code de l'Environnement) et les normes de mesurage en vigueur :

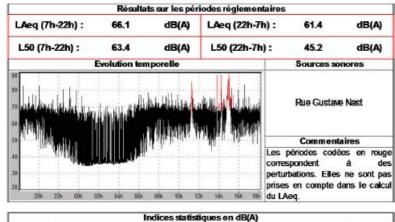
- La norme NF S 31-010 de décembre 1996 "caractérisation et mesurage du bruit dans l'environnement - Méthodes particulières de mesurage" amendée par la version NF S 31- 010/A1 pour ce qui concerne la prise en compte des données météorologiques;
- La norme NF S 31-110 de novembre 2005 "caractérisation et mesurage des bruits dans l'environnement – Grandeurs fondamentales et méthodes générales d'évaluation";
- La norme NF S 31-088 d'octobre 1996 "caractérisation et mesurage du bruit dû au trafic ferroviaire", qui constitue la méthode de mesurage du bruit dû au trafic ferroviaire : l'application de cette norme est exigée par l'article 5 de l'arrêté du 8 novembre 1999 pour le contrôle in situ des contributions sonores de long terme en façade ;
- La norme NF S 31-085 de novembre 2002 " caractérisation et mesurage du bruit dû au trafic routier ".

L'exemple de la fiche ci-après permet de préciser certains points soulevés dans l'observation.









Période L95 L90 L50 L10 L5
7n-22h 51.1 53.7 63.4 69.3 70.7
22h-7h 35.4 35.7 45.2 65.5 68.6

Précisions sur le lieu et la durée de la mesure

Plan de situation et photo de l'emplacement de la pose du microphone de mesure (ici au balcon au 1^{er} étage)

Prises de vues depuis le balcon où le microphone de mesures acoustiques est posé.

Résultats présentés, selon les normes en vigueur, avec :

- Pour les périodes réglementaires pour les indices LAeq et L50,
- L'évolution temporelle de laquelle les périodes d'émergence (en rouge) ne correspondant pas au bruit de fond ont été supprimées (ex. bruit de tondeuse, aboiements, climatiseur, ...) dans le calcul de l'indice LAeq,
- L'origine des sources sonores (ici, la rue Gustave Nast),
- Des commentaires éventuels,
- Et les indices statistiques normés.

Il est à noter que l'évolution temporelle n'est pas à proprement parler une courbe de bruit.

Ces mesures ont été effectuées avant la mise en place du projet. Elles permettent de déterminer le « bruit de fond » avant les travaux et avant l'exploitation de la ligne 16. Conformément aux normes en vigueur, il est important de supprimer les émergences « parasites » de la caractérisation de l'état initial ; ce qui donne une ambiance acoustique plus calme que celle effectivement mesurée.

Ce niveau acoustique de fond servira ensuite de niveau de base pour calculer les niveaux d'émergence acoustique autorisés en surface pour les gares et les ouvrages annexes, y compris puits de ventilation.

Modélisation

Le modèle Harmonica est le fruit d'un projet de recherche et développement, mené en collaboration avec BruitParif et Acoucité. Il permet la mise en place d'un nouvel indice acoustique européen prenant en compte par la mesure le bruit de fond et les pics d'émergences. Ce nouvel indice, basé sur la mesure, est également utile pour la réalisation des cartes de bruit européennes. Il est à noter que ce nouvel indice n'est pas réglementaire au niveau français.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête se satisfait des réponses données par la SGP.

Qualité de l'air en phase d'exploitation

Les deux observations ci-dessous sur la thématique de la qualité de l'air en phase d'exploitation ont été regroupées afin d'apporter une réponse globale 9.2.

M. PRATS (observation n°8 sur le registre papier à Chelles du 20/03/2017) :

Les ouvrages de ventilation qui concentreront les poussières et les polluants seront-ils équipés de filtres ?

ADEQUA, Association pour le Développement de la Qualité de Vie et du Patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs (observation n°32 sur le registre papier de Chelles, lettre datée du 13/04/2017) :

S'agissant de la qualité de l'air extérieur, on nota dans l'avis de l' Agence régionale de Santé (ARS) que« [...] les niveaux de particules sont plus élevés dans le métro qu'à l'extérieur ». Adequa craint donc que cette pollution interne au métro du Grand Paris Express soit rejetée à l'extérieur par les ouvrages de ventilation, ce que l' ARS ne signale pas alors qu'elle signale le phénomène lorsqu'elle traite du bruit.

Le dossier ne précise pas l'impact de cette pollution de l'air aux abords des ouvrages et son cumul avec la pollution automobile, par exemple pour l'ouvrage 0605P (rue G Nast).

Avis et commentaires de la SGP - 9.2 :

S'agissant de la qualité de l'air aux environs des ouvrages annexes, elle dépend de fait de la qualité de l'air située à l'intérieur de l'infrastructure. Pour assurer la qualité de l'air aux futurs usagers et au niveau des sorties de ventilation du métro, la Société du Grand Paris s'est engagée dans une démarche de réduction à la source des émissions de polluants liés au métro, notamment en particules fines.

L'exploitation d'un réseau ferré émet des particules métalliques, notamment lors du freinage, en raison du frottement du système de freinage sur les roues et du frottement des roues sur les rails.

Afin de minimiser ces émissions à la source, la régulation des circulations sera basée sur les principes de l'éco-conduite, et le système de freinage électrique – non générateur de particules – sera préféré au système mécanique.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

Circulation en centre-ville de Chelles

M. MOURON Jacques, habitant à Chelles (observation n°1 sur le registre électronique déposée le 27/03/2017):

[La localisation en centre-ville de la future gare de Chelles va causer des nuisances importantes.] (Thème n°4)

Actuellement la voirie desservant le centre-ville est déjà saturée, aux heures de pointe, par la circulation automobile. Le surplus de trafic automobile, induit par cette nouvelle gare, va inévitablement aggraver la situation, avec pour corollaire une augmentation de la pollution.

[De plus, cette gare étant souterraine, une importante circulation de camions est à prévoir pendant les travaux de construction. Avec les nuisances consécutives.] (Thème n°7)

[Il aurait mieux valu prévoir l'implantation de cette gare, en correspondance avec la ligne E, sur l'emplacement de l'ancien triage SNCF de Vaires.] (Thème n°4)

Avis et commentaires de la SGP - 9.3 :

Ce nouveau métro permettra de réduire les déplacements automobiles et n'a pas vocation à accroître le trafic autour de la gare de Chelles. A ce stade il n'est pas prévu d'étendre la capacité de stationnement pour les rabattants à la gare de Chelles. Le travail engagé dans le cadre de l'étude de pôle en cours, pilotée par CAPVM et financée par la SGP porte principalement sur al qualité de rabattement à pied ou en vélo, et pour les usagers plus éloignés de la gare, en bus.

Les circulations des véhicules particuliers autour des gares sont traitées dans le cadre des études de pôles gares, qui ont vocation à traiter le sujet des espaces publics et de l'intermodalité. Une étude de pôle est actuellement en cours, pilotée par la CAPVM, en étroite collaboration avec la Ville de Chelles. Ses conclusions ne sont pas encore arrêtées.

La Société du Grand Paris participe aux réflexions relatives à l'aménagement des pôles gares et à la prise en compte de toute l'intermodalité au droit des gares (rabattement vers les gares en bus, à vélo, à pied...). La Société du Grand Paris a souhaité s'investir dans ce travail qui doit permettre une meilleure insertion des gares dans leur environnement urbain et garantir un accès de qualité pour les usagers ainsi que le meilleur rabattement vers les gares. L'objectif de chacune des études de pôle, dont celle de Chelles, est de favoriser au maximum les modes actifs et le recours aux transports en commun plutôt qu'à la voiture individuelle. C'est pour cela que la Société du Grand Paris finance les études de pôle des 68 gares du GPE à hauteur de 100 000 € maximum par gare. Les études de pôle prennent ainsi en compte l'environnement urbain dans lequel s'inscrivent les gares, y compris les projets urbains qui se développent dans le périmètre des gares.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête partage la réponse de la SGP.

Sécurité des infrastructures

ADEQUA, Association pour le Développement de la Qualité de Vie et du Patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs (observation n°36 sur le registre papier de Chelles, lettre datée du 13/04/2017) :

Enfin lorsque l'Etude d'impact - volet E3 - Analyse des impacts et présentation des mesures associées évoque une « Rampe de 6% entre OA 0604P (Alée de la Noue Brossard) et 0602P (Avenue des Perdrix à Montfermeil) », il est peut-être utile de se rappeler la possibilité d'un risque d'exploitation signalé par un citoyen dans le dossier d'observation de l'enquête publique précédente qui s'est déroulée du 13 oct au 24 nov 2014, à savoir :

« Bien que le dossier se réfère à l'arrêté du 22 novembre 2005, travailler aux limites présente un risque bien connu des praticiens des transports guidés ainsi que des analystes des accidents.

Or, selon le dossier, le dispositif comporte plusieurs ponts « aux limites »

- Rampes « aux maximum de ce que peut supporter le matériel roulant »
- Dès l'origine, occupation de 4 voyageurs par mètre carré en heure de pointe
- Limite apportée à l'augmentation de fréquence par l'existence du Irone commun L16/L17
- Limite des 800 m entre deux puits de ventilation/secours

L'épaisseur du dossier en recèle peut-être encore, mais ceux-ci sont Importants, dont la limitation à seulement 25 m² de la zone tampon au pied du puits.

Il est donc réaliste d'envisager un train en feu ne pouvant se dégager du tunnel.

En combien de temps les aménagements du GPE permettent-ils de mettre à l'abri la totalité des voyageurs d'une rame à l'heure de pointe en tenant compte de la largeur des quais latéraux du tunnel, et de l'encombrement au pied de l'escalier.

Qu'est-il prévu pour les personnes handicapées ?

Y a-t-il un volume de confinement au bas du puits qui permette de mettre les voyageurs en sécurité en attendant que les premiers atteignent la sortie ?

Comment les pompiers peuvent-ils descendre pendant que les voyageurs montent ? Etc.

Qui est responsable des mesures réglementaires sur la sécurité incendie du GPE ?

Avis et commentaires de la SGP - 9.4 :

En premier lieu, pour ce qui concerne l'inter-gare considérée entre Chelles et Clichy-Montfermeil, les résultats des études de niveau PRO indiquent que la valeur de la rampe ne dépasse pas les 4%. Cette valeur est relativement éloignée de la limite des 6% qui est évoquée et qui correspondant à une phase de conception antérieure (AVPb).

Par ailleurs, pour ce qui concerne la charge dans les trains dans cette inter-gare en heures de pointes, il est évoqué (hypothèse AVPb) une charge de 4 voyageurs au m2 qui correspond à 500 places occupées à bord des trains. Les charges respectives dans les trains aux heures de pointes sur voie 1 et sur voie 2 sont en fait plutôt estimées à 307 et 285 voyageurs selon les prévisions de trafic.

Pour la limite offerte par le tronc commun, la SGP a pris plusieurs mesures en phase de conception notamment :

- L'intervalle minimal pratique d'exploitation est défini dans le cahier des charges du marché des automatismes de conduite / commandes centralisées pour les lignes 16/17 au travers d'une exigence dans la spécification de performance qui demande un intervalle minimal pratique < 90 secondes. Le respect de cette exigence de performance sera vérifié et valorisé au cours du processus d'appel d'offre en cours avec les industriels d'automatismes de conduite. Par la suite, le système de suivi des exigences mis en place par la SGP permettra de suivre cette exigence du CCTP jusqu'en phase d'essais de performances dynamiques, la réponse du système aux exigences constituant un préalable à la réception du système;</p>
- La possibilité de rendre la ligne 16 terminus à Le Bourget RER permettant de proposer une offre sur la Ligne 16 pouvant dépasser les 20 000 voyageurs par heure et par sens (offre évaluée à 12100 voyageurs par heure et par sens sur la ligne 16 lorsque elle est exploitée en tronc commun avec la ligne 17).

L'ensemble des ouvrages du Grand Paris Express (tunnels, gares, puits de secours et de ventilation) sont conçus suivant l'arrêté du 22 novembre 2005. Il n'est pas prévu sur la ligne 16 de déroger à cet arrêté.

Il est à préciser que dans le cadre des discussions en Comité Technique Consultatif de Sécurité Civile co-animé par la Préfecture de Police et la DRIEA, la SGP s'est engagée à équiper les Ouvrages Annexes de la fonction « Evacuation-Contrôlée par les services de secours ».

L'ensemble des Ouvrages Annexes sont équipés :

- D'un escalier à deux Unités de Passage respectant les exigences de la norme NF EN 1991-1-1 de mars 2003 pour la catégorie d'usage C5. Un palier de repose est prévus tous les 6 niveaux soit environ tous les 20 m;
- Lorsque les voies se trouvent entre 15 mètres et 30 mètres de profondeur, un puits de dimensions minimale 1 x 2 mètres avec poulie de descente de matériel (force minimale de 50 kg) est mis en place. Au-delà de 30 mètres de profondeur, un ascenseur permettant le transport du brancard normalisé est prévu dans les dispositifs d'accès. Cet appareil peut être confondu avec celui de la gare, il est alors équipé d'un système d'appel prioritaire;
- Les dispositifs spécifiques d'accès des secours ont une largeur de 1,4 mètre et une hauteur de 2,2 mètres. Ils sont reliés au tunnel par un SAS mis en surpression et équipé de portes de degré coupe-feu une demi-heure ou El 30, ou REI 30
- Chaque dispositif d'accès dispose d'un éclairage avec alimentation de sécurité, de moyens de liaison avec l'exploitant, de moyens de liaison des services de secours, d'une colonne sèche, d'une prise de courant 240-400 V,

Dans le cadre du Dossier Préliminaire de Sécurité de la ligne L16, l'ensemble des plans présentant les Ouvrages Annexes sont en cours d'analyse de complétude et d'instruction par les services de secours concernés par la ligne L16.

Le préfet du secrétaire général de la zone de défense et de sécurité, a demandé de poursuivre les travaux du Groupe de Travail n°2 du Comité Technique Consultatif de Sécurité Civile afin de lever toutes les réserves propres à l'évacuation des personnes à mobilité réduite en cas d'immobilisation d'une rame en tunnel.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

Autres

ADEQUA, Association pour le Développement de la Qualité de Vie et du Patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs (observation n°40 sur le registre papier de Chelles, lettre datée du 13/04/2017) :

Reste la promotion des transports « actif», pas abordée sauf au travers de la circulation à propos de laquelle le dossier indique que « Pour atteindre cet objectif (d'intermodalité), chaque pôle gare fera l'objet d'une étude (dans un rayon de 800 m) et d'actions (dans un rayon de 300 m) qui devraient être opérationnelles à la mise en service du GPE. Les études sont financées par la SGP (plafonnées à 100 k€) et sont menées par un pilote (coll. Locale et/ou Ets Public) en lien avec l'ensemble des partenaires concernés par le pôle et en premier lieu le Stif ».

Un membre de l'association a pu participer à une présentation de l'étude réalisée au titre de la SGP et en a retenu que sa principale conclusion est qu'il n'y a pas lieu d'un parking supplémentaire sur le site.

Pour Adequa, l'étude SGP souffre du « syndrome du lampadaire » (on n'observe que ce que l'on peut voir dans le cercle éclairé) et l'étude complémentaire engagée par la mairie devra déterminer si l'étude « SGP » a bien pris en compte les besoins « cachés » masqués par la baisse générale de l'activité économique et des déplacements inhérents ainsi que par les reports de stationnement parfois importants sur des sites non payants périphériques pour des motifs d'économie.

Avis et commentaires de la SGP - 9.5 :

Plusieurs instances de gouvernance ont été mises en place qui visent à assurer un partage des informations mais également une association des collectivités aux choix relatifs au projet.

Ainsi des comités techniques et des comités de pilotages se réunissent régulièrement sur chaque gare et les ouvrages annexes s'y raccrochant. Des conférences de tronçon sont également régulièrement organisées pour partager l'avancement du projet à l'échelle globale d'une ligne, de façon à donner aux élus locaux une vision d'ensemble du projet. Ainsi jusqu'à ce jour 54 comités de pilotage ont été organisés sur les lignes 16, 17 Nord et 14 Sud.

La Société du Grand Paris a également fait le choix de participer aux réflexions relatives à l'aménagement des pôles gares et à la prise en compte de toute l'intermodalité au droit des gares (rabattement vers les gares en bus, à vélo, à pied, en autolib...). Bien que ne relevant pas de son champ de compétence, la Société du Grand Paris a souhaité s'investir dans ce travail qui doit permettre la meilleure insertion des gares dans leur environnement urbain et garantir un accès de qualité pour les

usagers ainsi que le meilleur rabattement vers les gares et ainsi favoriser au maximum le recours aux transports en commun plutôt qu'à la voiture individuelle. C'est pour cela que la Société du Grand Paris finance les études de pôle des 68 gares du GPE à hauteur de 100 000 € au maximum. Les études de pôle prennent ainsi en compte l'environnement urbain dans lequel s'inscrivent les gares, y compris les projets urbains qui se développent dans le périmètre des gares. Ces comités de pilotage sont organisés par la Société du Grand Paris et sont généralement, autant que faire se peut, organisés conjointement avec les comités de pilotage des gares.

Par ailleurs la Société du Grand Paris organise régulièrement des réunions publiques et réunions d'informations (de type réunions de quartier) afin de présenter l'avancement du projet et des travaux.

Outre l'ensemble de ces instances de gouvernance et de concertation, la Société du Grand Paris organise régulièrement des réunions bi-latérales avec les collectivités et les grands acteurs présents sur le territoire de façon à travailler au plus près des acteurs locaux sur l'avancement du projet et d'inscrire les gares dans leur environnement urbain avec une bonne prise en compte des projets urbains environnants. Des réunions de tronçon sont ainsi régulièrement organisées avec le Département de la Seine-Saint-Denis sur la ligne 16 de façon à travailler spécifiquement toutes les interfaces techniques entre le projet GPE et les domaines de compétences du Département (voirie, réseau d'eau et d'assainissement, espaces verts départementaux...).

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête invite la SGP à poursuivre les diverses concertations déjà initiées.

M. PARIGOT Cyrille, habitant à Champs-sur-Marne (observation n°23 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

Construire davantage des bureaux ou des logements dans la proximité de la gare Noisy Champs devrait encore entraîner une augmentation de véhicules pour traverser la Marne ou sur l'autoroute A4 et la Francilienne.

La traversée de la Marne est déjà difficile entre Gournay et Chelles ou entre Noisy le Grand et Neuilly sur Marne provoquant des bouchons dans notre commune.

Un projet immobilier ou un nouveau bâtiment de bureaux ne doivent pas être conçus pour faire rentrer de l'argent, des taxes, de la taxe foncière et de la taxe d'habitation. Ce n'est pas anodin pour une commune. Cela engendre des problèmes de circulation et de stationnement supplémentaires, et toujours des frais à la suite de dégradation de la voirie, adaptationsdonc de nombreux coûts pour une commune.

Et il faut surtout penser aux habitants qui louent, se sont investis dans la vie de la commune ou ont acheté une maison ou un appartement il y a quelques années dans ces quartiers.

Il est encore temps d'agir et d'éviter la densification. Vu le fort développement du Val Maubuée dans le cadre de la ville nouvelle de Marne la Vallée entre 1975 et 2000 ainsi que les projets ces dernières années et ceux qui viennent d'être livrés, on ne peut pas se permettre de construire à Champs sur Marne ou les environs.

C'est pourquoi, il est nécessaire d'être prudents pour l'avenir de Champs sur Marne, les villes autour et de façon générale pour les communes concernées par le Grand Paris, être très exigeants, protéger les villes au maximum.

Il faut arrêter de densifier car nous créons des problématiques supplémentaires de stationnement et de circulation à chaque construction.

OUI à la nouvelle gare de Noisy-Champs, OUI aux lignes 15 et 16

mais NON à la DENSIFICATION.

Protégeons nos espaces verts et forêts, villes et patrimoine.

NON aux lois, Décrets, textes.... entraînant la densification et obligeant à bétonner les villes desservies par les futures lignes.

Il est nécessaire de réétudier la politique de réaménagement de la France. Depuis des décennies, la tendance est de tout concentrer sur l'Île de France. Ce n'est pas normal que plus de 1/6 de la population se trouve en Île de France.

Ne soyons pas étonnés que la pollution soit quasi constante sur notre région et tue.

Prenons exemple sur des pays où la population est bien répartie et avec une vraie politique de développement durable et écologique.

Avis et commentaires de la SGP - 9.6 :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés au thème 13.

Avis de la commission d'enquête :

Voir les réponses et avis au thème 13.

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À LA DEMANDE D'AUTORISATION IOTA PRESCRITE PAR L'ARRÊTÉ INTER-PRÉFECTORAL N°2017–0294 DU 1^{ER} FÉVRIER 2017

Thème n°10 – Tracé aux abords des gares et des ouvrages annexes

Ce thème regroupe les observations qui n'ont pas directement trait à l'enquête publique relative à la demande d'autorisation unique IOTA. Pour autant même si ces observations ont été formulées hors périmètre de la présente enquête publique, la SGP a souhaité apporter une réponse à chacune d'elle afin de répondre dans la mesure du possible au stade actuel de l'avancement du projet aux interrogations des citoyens.

Ces observations peuvent être en outre, communes à d'autres thèmes. Pour cela un renvoi à la(aux) thématique(s) concernée(s) et à la réponse formulée par la SGP sera réalisé.

Les deux observations ci-dessous étant globalement similaires, celles-ci font l'objet d'une seule réponse globale 10.1.

Mme PRAT Nathalie, représentant la copropriété « Les Tennis » 19 rue des Cottages et 66 rue Victor Hugo à Chelles (observation (observation n°11 sur le registre papier à Chelles du 20/03/2017):

Aspect de l'ouvrage (OA 0701P) hauteur par rapport au sol naturel ?

M. SOULIGNAC Roland, 3 rue du Docteur Johannet à Chelles (observation n°12 sur le registre papier à Chelles du 20/03/2017) :

Demande d'information sur puits de secours 0701P, quelle est la véritable hauteur des émergences. Il est indiqué au dossier que les émergences seront 20 cm au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues (PHEC) soit 40,71 NGF mais le niveau du sol actuel n'est pas indiqué.

Avis et commentaires de la SGP - 10.1 :

L'OA 0701P est un ouvrage enterré avec une faible émergence de 1,91m de haut par rapport au terrain naturel actuel. L'accès et les grilles sont sur le toit de l'ouvrage, positionnés au-dessus de la cote 40.71 NGF, crue centennale de la Marne, majorée de 20 cm. Le niveau du sol actuel au droit de l'ouvrage 701P est de 38,80 mNGF.

La forme du puits en superstructure épouse les formes des grilles de ventilation afin d'obtenir une emprise au sol la plus réduite possible. Le puits est situé en fond de parcelle, une végétation dense entre le puits et la rue Victor Hugo permettant de créer un écran végétal qui minimise l'impact visuel du bâtiment. La structure béton du bâtiment est habillée de pierre meulière, matériau très présent dans le paysage environnant.

Ci-dessous sont présentés pour exemple des photomontages de l'OA 0701P afin d'en démontrer son insertion urbaine.





Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

Thème n°11 - Impact Paysage-Environnement

Ce thème regroupe les observations qui n'ont pas directement trait à l'enquête publique relative à la demande d'autorisation unique IOTA. Pour autant même si ces observations ont été formulées hors périmètre de la présente enquête publique, la SGP a souhaité apporter une réponse à chacune d'elle afin de répondre dans la mesure du possible au stade actuel de l'avancement du projet aux interrogations des citoyens.

Ces observations peuvent être en outre, communes à d'autres thèmes. Pour cela un renvoi à la(aux) thématique(s) concernée(s) et à la réponse formulée par la SGP sera réalisé.

ANCA (Les Amis Naturalistes des Côteaux d'Avron) (observation n°49 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 19/04/2017) :

Le Cornouiller sanguin est dans la liste des espèces responsables de la fermeture des milieux prairiaux, mais il figure aussi dans les mesures compensatoires comme espèce à replanter!

→II faut éviter de planter cette espèce très conquérante qui envahit rapidement les prairies marneuses calcaires patrimoniales présentes au Montguichet.

Avis et commentaires de la SGP - 11.1 :

Le Cornouiller Sanguin n'est pas identifié comme une espèce envahissante. Cet arbuste indigène à feuilles caduques, originaire d'une grande partie de l'Europe (et présent en France) n'apparait sur aucune liste d'espèces invasives ou d'espèces inventoriées pour leur trop grande prolifération qui serait néfaste pour certains milieux.

Les entreprises titulaires de travaux de Génie civil ont pour obligation de remettre en état les emprises de travaux comme à l'existant, étant entendu que la grande majorité des sites de travaux est à ce jour urbanisée et ne représente aucun enjeu écologique.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

ANCA (Les Amis Naturalistes des Côteaux d'Avron) (observation n°53 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 19/04/2017) :

Il peut y avoir des bacs de stockage et des plateformes de transit. Il est indiqué que les études environnementales et la conception de ces plateformes étaient en cours de réalisation à la date d'édition du document d'enquête publique.

Par ailleurs, il est précisé que les informations sur la mise en dépôt des déblais seront fournies ultérieurement dans le cadre de procédures complémentaires. Ces plateformes (de tri et de caractérisation des déblais), qui ne font pas partie de la zone d'emprise du projet, feront l'objet d'autres procédures (procédure dite ICPE, ainsi que Loi sur l'eau et autorisation de destruction d'espèces protégées).

→ On ne voit ici qu'une toute petite partie de l'impact environnemental de ce projet.

Avis et commentaires de la SGP - 11.2 :

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

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

Ainsi, plusieurs plateformes de transit et de caractérisation sont à l'étude pour le projet, localisées sur les communes de Bruyères-sur-Oise, Saint-Thibault des Vignes et Aulnay.

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

C'est dans le cadre de cette procédure que sera effectuée l'analyse des impacts de la réalisation et de l'exploitation de ces plateformes, traitant notamment de l'impact potentiel sur l'eau et les milieux aquatiques, les boisements ainsi que sur les espèces protégées et leurs habitats. Le cas échéant, une demande de dérogation au titre de la protection des espèces protégées ou une demande d'autorisation de défrichement seront établies. Ces autorisations feront l'objet d'enquêtes publiques.

Les études environnementales et de conception de ces plateformes de transit sont encore en cours de réalisation.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que la SGP respectera la procédure.

Thème n°12 - Déroulement de l'enquête

Ce thème regroupe les observations qui n'ont pas directement trait à l'enquête publique relative à la demande d'autorisation unique IOTA. Pour autant même si ces observations ont été formulées hors périmètre de la présente enquête publique, la SGP a souhaité apporter une réponse à chacune d'elle afin de répondre dans la mesure du possible au stade actuel de l'avancement du projet aux interrogations des citoyens.

Ces observations peuvent être en outre, communes à d'autres thèmes. Pour cela un renvoi à la(aux) thématique(s) concernée(s) et à la réponse formulée par la SGP sera réalisé.

M. DELESCULIER (observation n°1 sur le registre papier à Chelles du 20/03/2017) :

Du fait de la taille et de la complexité du dossier, pourquoi n'est pas consultable à la Maison des Projets de Chelles ce qui aurait permis d'en prendre connaissance dans de meilleures conditions qu'à l'accueil de la mairie ?

Avis et commentaires de la SGP - 12.1 :

L'organisation de l'enquête publique est coordonnée par la Préfecture de la Seine-Saint-Denis. Les modalités d'organisation ont été fixées par l'arrêté interpréfectoral n°2017 – 0294 du 1^{er} février 2017 portant ouverture d'une enquête publique relative à la demande d'autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du Grand Paris Express.

Les lieux d'enquête, où un exemplaire du dossier d'enquête est mis à disposition du public, sont listés à l'article 6 de cet arrêté. Ils correspondent aux mairies des communes du périmètre de l'enquête.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que la SGP a respecté l'arrêté inter préfectoral.

Mme VINSANI (observation (observation n°2 sur le registre papier à Chelles du 20/03/2017) :

Le dossier d'enquête publique n'était pas consultable sur le site ce matin.

Avis et commentaires de la SGP - 12.2 :

Nos services sont à la recherche d'un éventuel disfonctionnement technique ponctuel. Cependant, aucune perturbation dans le recueil des avis n'a été portée à la connaissance de la SGP.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

ADEQUA, Association pour le Développement de la Qualité de Vie et du Patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs (observation n°27 sur le registre papier de Chelles, lettre datée du 13/04/2017) :

UNE CONCERTATION EN TROMPE-L'ŒIL

C'est un paradoxe que ce dossier soit complet, mais soit de ce fait difficilement exploitable ; cette présentation « foisonnante » dénoncée autant par un citoyen dans ses observations que par l'Autorité environnementale (Ae) et le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN), est un déni de démocratie car elle noie le lecteur et dissimule de fait l'important de l'accessoire en mettant tout sur le même trait, donc le même statut.

Pour mémoire, on rappelle les observations du CNPN et du citoyen cité.

Avis du CNPN

« Le lecteur est dispersé dans une analyse certes complète mais fastidieuse qui le détourne des vraies réponses auxquelles le dossier doit répondre »

Avis du citoyen chellois (Extraits de l'avis porté dans le cahier d'observations)

« Un dossier trop volumineux (plus de 4000 pages) et trop fourni de détails et redites pour qu'on puisse en prendre et compréhension dans un délai trop court (un mois). Des modifications structurantes par rapport au dossier d'enquête publique de novembre 2014, en particulier le puits de ventilation sis au Montguichet transformé en puits d'entrée et sortie de tunneliers et d'entrée et sortie de matériaux, sans information préalable.

Des discussions sur d'éventuelles mesures conservatoires ou conservatoires limitées aux échanges avec les municipalités, sans associer les citoyens.

Concernant les nouvelles et importantes nuisances apportées par la modification de la vocation du puits du « Montguichet », aucune concertation avec les riverains et les citoyens impactés ne semble programmée.

Dans une ligne « perdue » au milieu du texte, on lit que « le bruit peut remonter par les ouvrages de ventilation et atteindre 100 à 120 dB(A) en sortie » mais il est seulement indiqué que des mesures sont envisagées, sans précision et sans engagement sur le niveau de réduction. »

Adequa reprend à son compte ces observations ainsi que celle de l'Ae notant que :

- Le « Dossier indique que la SGP travaille en concertation permanente avec le STIF et la RATP mais est muet sur le type de concertation entre SGP et collectivités porteuses des CDT »
- Dans un développement traitant des déblais, concernant l' « Ouvrage annexe 0603P (Chemin de la Peau Grasse à Chelles), [le dossier devrait] préciser les conditions de présentation au public. »

Par ailleurs, alors que la demande de l'Ae d'indiquer en annexe les courbes de bruit est respectée, on ne trouve pas le schéma directeur d'évacuation que l'Ae recommande de joindre au dossier. (NB. Le dossier se contente d'indiquer qu' « un plan de circulation sera proposé par les entreprises dans leur remise d'offre »).

Enfin, Adequa s'interroge sur la régularité de la transformation du puits de ventilation du Montguichet en puits d'entrée/sortie de tunneliers, modification « structurante » pour reprendre le terme utilisé par le citoyen cité et qui, en comparaison avec la procédure de loi de finance, pourrait s'assimiler à un cavalier budgétaire.

En effet, l'annonce de l'enquête précise qu'elle intervient « suite à l'enquête publique qui s'est déroulée du 13 oct . au 24 nov. 2014 » qui a abouti à la déclaration d'utilité publique, qu'elle est engagée « afin de démarrer les travaux de génie civil prévus début 2018 » et qu'elle porte seulement sur

- « la procédure loi sur l'eau »
- « la procédure de dérogation d'espèces protégées »
- « la procédure de défrichement »

Avis et commentaires de la SGP - 12.3 :

Cette observation de l'association ADEQUA fait écho et reprend différentes observations formulées par le CNPN et l'Autorité environnementale du CGEDD d'une part et par certains habitants d'autre part.

Ainsi, il convient de se reporter aux mémoires en réponses de la SGP aux avis du CNPN et de l'Autorité environnementale (volets D1 et D2 du dossier), ainsi qu'aux avis et commentaires exprimés aux chapitres thématiques suivants du présent mémoire :

- Thème 9 (impacts exploitation), notamment le sous-thème « bruit en phase d'exploitation »;
- Thème 13 (autres problématiques), notamment les sous-thèmes « objet du dossier », « concertation »

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

EI7-002/93 11/05/2017 152

Thème n°13 - Autres problématiques

Ce thème regroupe les observations qui n'ont pas directement trait à l'enquête publique relative à la demande d'autorisation unique IOTA. Pour autant même si ces observations ont été formulées hors périmètre de la présente enquête publique, la SGP a souhaité apporter une réponse à chacune d'elle afin de répondre dans la mesure du possible au stade actuel de l'avancement du projet aux interrogations des citoyens.

Ces observations peuvent être en outre, communes à d'autres thèmes. Pour cela un renvoi à la(aux) thématique(s) concernée(s) et à la réponse formulée par la SGP sera réalisé.

Tracé des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord

Mme MOREL (observation n°3 sur le registre papier à Chelles du 20/03/2017) :

Le tracé du GPE à Chelles semble avoir été modifié dans sa partie rue Gustave Nast et rue des Louvois depuis la DUP. Le tracé présenté à l'enquête est-il le tracé définitif ? Peut-il encore être modifié et quelles seraient les conditions de ces modifications ?

Avis et commentaires de la SGP - 13.1 :

Il convient de rappeler tout d'abord que d'un point de vue juridique, la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) adoptée par décret en Conseil d'Etat le 28 décembre 2015 a figé un périmètre d'intervention pour la réalisation du projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord et que la Société du Grand Paris , bénéficiaire de cette DUP (annexe 1 du décret), ne peut s'en écarter de manière substantielle sans soumettre à nouveau au public, un projet qui ferait alors l'objet d'une nouvelle DUP. En revanche, l'avancée des études, les contraintes techniques qui peuvent apparaître, peuvent être de nature à obliger le maître d'ouvrage à revoir à la marge certains aspects de son projet, sans que ces retouches ne constituent des modifications substantielles.

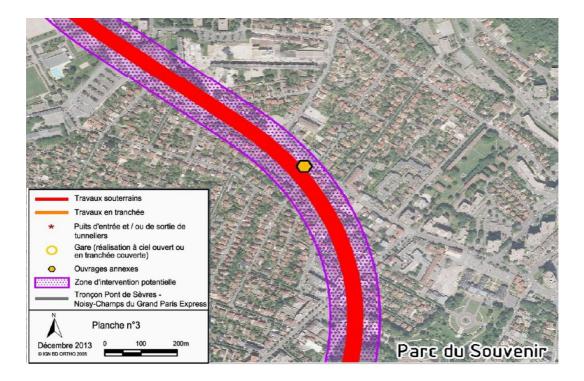
De la sorte, le tracé tel que présenté lors de la présente enquête est forcément inscrit dans le périmètre acté par la DUP en date du 28 décembre 2015.

Néanmoins, l'avancée des études a effectivement amené à ce que ce tracé soit revu à la marge au cas présent, toujours à l'intérieur du périmètre défini.

En effet, le tracé de la Ligne 16 du Grand Paris Express présenté lors de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique était issu des études préliminaires. Il s'agissait d'un tracé de référence, amené à être précisé lors des phases d'études de détail ultérieures (avant-projet, puis projet).

L'objet de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique était la présentation de ce tracé de référence, matérialisé dans le Plan Général des Travaux.

Rappel du tracé du plan général des travaux acté par la DUP en date du 28 décembre 2015 (pièce E) au droit la rue Gustave Nast :



Il est aisé de constater que le tracé actuel présenté à l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale unique est bien situé dans cette « bande DUP »

Avis de la commission d'enquête :

Les réponses de la SGP permettent de mieux comprendre la problématique de la bande de DUP dans laquelle se trouve toujours le tracé.

M. et Mme BEUCHER, 12 grande rue à Chelles (observation n°26 sur le registre papier à Chelles du 20/03/2017) :

Il semblerait que le métro passe sous leur terrain mais n'ont pas été avertis. Est-ce possible ?

Cette observation reformulée par la Commission d'enquête dans le PV de synthèse globalise les différentes observations suivantes, auxquelles les éléments de réponse sont apportés individuellement ci-après.

M BEUCHER Joël (observation sur le registre papier à Chelles du 10/04/2017) :

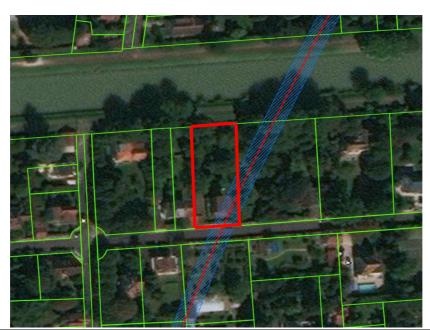
Je suis donc propriétaire de la parcelle située 12, grande avenue 77500 Chelles. Dans le document d'enquête, il apparaît sur des photos aériennes que le tracé du futur RER passera sous ma parcelle en coin de celle-ci. Les photos ne montrent pas si le tracé passe sous la maison, mais cela paraît assez probable. J'ai bien compris que le tracé indiqué peut, lors des travaux, fluctuer plus ou moins à gauche ou à droite.

Question 1 : Suis-je concerné ? Puis-je avoir une photo plus large montrant le tracé par rapport à la parcelle ?

Avis et commentaires de la SGP - 13.2 :

La parcelle située 12, grande avenue de Chelles est bien concernée par le passage de la ligne 16 et donc par le passage du TBM9 en phase travaux.

Il s'agit de la parcelle BK0005 encadrée en rouge sur l'extrait de plan ci-dessous :



Par ailleurs, les parcelles sur la commune de Chelles, concernées par les travaux en surface du projet ont fait l'objet d'une enquête publique parcellaire de Janvier à Février 2015, disponible sur internet.

Concernant le tréfonds, les enquêtes parcellaires n'ont pas encore eu lieu pour les lignes 16, 17 Sud et 14 Nord. Les tunneliers seront implantés à compter du premier trimestre 2019.

Quatre enquêtes parcellaires sont ainsi programmées entre octobre 2017 et septembre 2018.

Ainsi, les riverains concernés par le passage du tunnel au droit de leur terrain seront contactés dans le cadre de la réalisation de ces enquêtes parcellaires

Avis de la commission d'enquête :

La parcelle évoquée est bien située dans la bande de la DUP. La commission d'enquête invite ces personnes à rester en contact avec la SGP pour en savoir plus.

M BEUCHER Joël (observation sur le registre papier à Chelles du 10/04/2017) :

A titre indicatif, durant l'hiver 2015-2016, me semble-t-il, une société a été mandatée pour effectuer un forage dans la grande avenue en face de la maison (un peu sur la droite). J'ai cru comprendre que la société du Grand Paris doit mener une opération financée (location, cession ?...) concernant le tréfonds des parcelles sous lesquelles il va creuser. L'enquêteur m'a indiqué que si ma parcelle est concernée, j'aurais déjà été contacté dans ce but. Ni moi, ni mon épouse ne se souviennent d'avoir été contacté par écrit. Il y a bien eu une visite d'enquêteurs venus observer l'état de la maison.

Question 2 : Y aura-t-il un échange entre la société du Grand Paris et moi-même sur la propriété du tréfonds ?

Avis et commentaires de la SGP - 13.3 :

Aussitôt que la direction de projet de la ligne 16 aura achevé les études permettant de confirmer le tracé précis de la ligne et l'emplacement du tunnel, la SGP organisera avec les services de la préfecture une enquête parcellaire qui sera notifiée à tous les propriétaires concernés par le passage du tunnel sous leur propriété pour recueillir leurs observations. Si ce propriétaire est en effet concerné la SGP et son prestataire prendront contact avec le propriétaire soit dans l'objectif d'acquérir le volume nécessaire sous sa propriété comme cela a pu être fait sur la totalité de la ligne 15 sud, soit si le tunnel est à plus de 15 mètres de profondeur pour l'informer de la mise en place d'une servitude administrative et de l'informer de l'indemnisation au titre de la mise en place de cette servitude.

Avis de la commission d'enquête :

Voir réponse 13.2.

M BEUCHER Joël (observation sur le registre papier à Chelles du 10/04/2017) :

Les informations que nous avons collectées sur l'époque des travaux sont fluctuantes! L'enquêteur nous parle d'un début des travaux dans le planning pour notre partie de trajet qui débuterait à l'automne 2017. Cela ne nous donne pas une idée précise de la date où notre parcelle sera concernée par le

creusement.

Question 3 : Pouvez-vous nous donner une idée de date plus précise ?

Avis et commentaires de la SGP - 13.4 :

Les travaux qui débutent à l'automne 2017 concernent les travaux préparatoires, principalement liés aux dévoiements de réseaux et localisés autour des gares et des ouvrages annexes.

Les travaux de creusement du tunnelier TBM9 du puits d'entrée en arrière gare de Noisy-Champs au puits de sortie 0603P de Chelles sont prévus d'Avril 2019 à Avril 2021.

Sous la parcelle située 12, grande avenue de Chelles, le passage du tunnelier devrait intervenir à titre indicatif au premier semestre 2020. Compte-tenu des aléas éventuels dans la progression du tunnelier, il n'est pas possible de définir plus précisément la date et la durée des travaux. Les agents de proximité de la SGP se tiennent à disposition des riverains pour les informer sur les questions liées aux travaux en cours.

Avis de la commission d'enquête :

Voir réponse 13.2.

M BEUCHER Joël (observation sur le registre papier à Chelles du 10/04/2017) :

On parle d'un creusement se faisant à de l'ordre de 35 mètres de profondeur. La parcelle se situe à un endroit où durant l'histoire la Marne a coulé. Nous sommes situés à une centaine de mètres de son cours actuel. Le sous-sol de la parcelle est donc probablement fait d'alluvions. Si c'est cela, il n'y a probablement que peu de risque pour les constructions en surfaces.

Question 4: Y a-t-il des risques pour nos constructions: maison, appentis...?

Avis et commentaires de la SGP - 13.5 :

Le métro du Grand Paris Express sera un réseau principalement souterrain et traversera un contexte urbain particulièrement dense. Les premières études techniques des sols et du bâti ont permis de déterminer un tracé et de positionner les ouvrages du futur métro. A ce titre la SGP a engagé :

- Des études de reconnaissances du bâti et de ses fondations au voisinage du tracé. Ces études permettent la caractérisation des bâtis, des infrastructures et des ouvrages d'art, notamment :
 - Le type de bâti (immeuble, pavillon, hangar...);
 - La nature du bâti (briques, meulière, béton armé...),
 - Le nombre de sous-sols,
 - Le type de fondations (superficielle, profonde...).
- Des sondages de sols visant à appréhender au mieux les caractéristiques des sols traversés et des terrains à proximité (géologie, niveau des nappes phréatiques...) et à ajuster au besoin le positionnement des ouvrages.

Concernant plus précisément le secteur de Chelles, l'étude vibratoire qui englobe les résultats des études précédentes, a qualifié le secteur de Chelles de moyennement sensible aux vibrations. De plus, en phase travaux l'impact vibratoire sur le bâti est qualifié de faible à moyen et pour la phase exploitation de faible.

Pour une profondeur d'environ 35 mètres, dans le secteur situé entre le canal de Chelles et la Marne les couches géologiques traversées sont principalement des Sables, qui ne sont pas de nature à propager les vibrations.

Les mesures retenues pour la phase chantier, lors du passage du tunnelier, sont les suivantes :

- Réduction des vibrations à la source

La réduction des vibrations à la source par le choix de paramètres de creusement adaptés au milieu rencontré par la roue de coupe du tunnelier constitue un moyen efficace de limitation de la gêne des riverains.

- Information du public

L'information du public, de la population et des riverains sur la nature, l'ampleur et la durée des travaux est une condition importante de la réussite du chantier. Des panneaux d'information sur lesquels figureront les coordonnées des référents du chantier, ainsi qu'une description du projet avec les dates de réalisation des travaux seront mis en place.

- Instrumentation des ouvrages et bâtiments particulièrement sensibles

À l'issue du travail d'identification des bâtiments et ouvrages avoisinants, une classification de ces bâtiments et ouvrages en fonction de leur sensibilité aux vibrations a été effectuée. De façon à assurer la protection du bâti particulièrement sensible situé dans les zones d'influence des chantiers en souterrain, des mesures de « protection des avoisinants » seront définies. Pour les ouvrages et bâtiments reconnus comme particulièrement sensibles, une instrumentation avec surveillance en continu des déplacements éventuels et alertes automatiques en cas de mouvement dépassant les tolérances fixées sera mise en place pendant toute la phase d'exécution des travaux.

Il n'est pas mis en évidence de risque pour le bâti au passage du tunnelier sur la commune de Chelles. À noter qu'à l'échelle d'une parcelle, le passage du tunnelier ne dépassera pas deux ou trois jours.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête invite la SGP à poursuivre la nécessaire information du public pour prévenir les inquiétudes justifiées des riverains.

<u>M. et Mme BERGERON – 81 rue Victor Basch – 93150 Le Blanc Mesnil</u> (observation n°57 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 20/04/2017) :

Nous souhaiterions être contactés par la SGP pour aborder les aspects techniques de la réalisation de la ligne de métro qui devrait passer sous notre résidence.

Avis et commentaires de la SGP - 13.6 :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés au point 13.2.

Avis de la commission d'enquête :

Voir réponses et avis 13.2.

M. JEULIN Thierry et MIle VIAL Eliane – 7 Derrier – 93150 Le Blanc Mesnil (observation n°58 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 20/04/2017) :

Même question que ci-dessus (observation n°57).

Avis et commentaires de la SGP - 13.7 :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés au point 13.2.

Avis de la commission d'enquête :

Voir réponses et avis 13.2.

Indemnisation

Mme PRAT Nathalie, représentant la copropriété « Les Tennis » 19 rue des Cottages et 66 rue Victor Hugo à Chelles (observation n°9 sur le registre papier à Chelles du 20/03/2017) :

Le puits de ventilation et de secours 0701P est situé en partie sur la copropriété notamment sur des places de parking (environ 10 places). L'indemnisation proposée par la SGP ne permet même pas de pouvoir louer des emplacements à proximité proposés par la ville.

Avis et commentaires de la SGP - 13.8 :

Les montants d'indemnisation des parkings comme de tous les biens achetés par la SGP pour la réalisation du métro, sont négociés avec les propriétaires et dans le cas présent avec la copropriété mais ils ne peuvent dépasser l'estimation donnée par le service des domaines de l'Etat qui est compétent. Les valeurs sont fixées par ce service sur la base de comparaison avec les valeurs (ici de parking) dans le quartier ou les secteurs comparables.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

EI7-002/93 11/05/2017 160

<u>Mme LAFABREGUE Muriel, habitant à Chelles</u> (observation n°15 sur le registre électronique déposée le 16/04/2017) :

L'INDEMNISATION EN CAS DE VENTE PENDANT LA PERIODE DU CHANTIER:

Depuis le début et pendant la durée du chantier ainsi que pendant les travaux de réaménagement des zones des installations de chantier, les parcelles de "l'îlot Chilpéric" sont dévaluées. La vente à une valeur de marché "normale" est impossible. La durée restante du chantier est estimée à 6 ans, le réaménagement des zones actuellement occupées par les installations de chantier à plusieurs autres années...

Les nuisances générées par le projet du Grand Paris pourraient m'imposer de vendre mon bien.

Quelles sont vos propositions actuelles dans l'éventualité d'une vente "obligée" (impact santé ou travail par exemple). Avez-vous un service particulier affecté à ces problèmes, un interlocuteur désigné?

Avis et commentaires de la SGP - 13.9 :

La SGP met en place un dispositif exceptionnel pour limiter au maximum les nuisances durant le temps des chantiers. En tout état de cause les projections faites par la SGP et les experts qui l'accompagnent font état d'une importante hausse potentielle de la valeur des biens situés à proximité des futures gares dès la mise en service de celles-ci

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

M. BRESSAN, habitant à Chelles (observation n°19 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017):

IV. L'INDEMNISATION EN CAS DE VENTE PENDANT LA PERIODE DU CHANTIER:

Depuis le début et pendant la durée du chantier ainsi que pendant les travaux de réaménagement des zones des installations de chantier, les parcelles de "l'îlot Chilpéric" sont de facto dévaluées. La vente à une valeur de marché "normale" est impossible. La durée restante du chantier est estimée à 6 ans, le réaménagement des zones actuellement occupées par les installations de chantier à plusieurs autres années...

Les nuisances générées par le projet du Grand Paris ou des impératifs personnels pourraient nous imposer de vendre notre bien durant cette période.

Quelles sont vos propositions amiables actuelles dans l'éventualité d'une vente "obligée" qui nous serait anormalement défavorable durant cette période?

Avis et commentaires de la SGP - 13.10 :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires exprimés au point 13.9.

Avis de la commission d'enquête :

Dont acte.

Objet du dossier et procédure d'autorisation

M THILL Pierre Louis (observation n°15 sur le registre papier à Chelles du 07/04/2017) :

SUR LA FINALITE DE LA DEMANDE ELLE-MEME

Pourquoi dans un dossier visant la police de l'eau, la protection de la flore et de la faune et le défrichement, d'après son intitulé, est-on noyé par des centaines de pages qui n'ont rien à voir directement (description des gares, les bruits de chantier, les vibrations...) ?

D'autant que l'article L 214-3 du code de l'Environnement fait aussi référence au besoin d'analyse des dangers pour la santé et la sécurité publique, qui n'est pas incluse dans l'intitulé de l'enquête.

L'autorisation unique a pour objectif de simplifier les procédures, sans diminuer le niveau de protection environnemental. Simplifier, cela veut-il dire écarter certains aspects complexes (bruits, vibrations...), ou en reporter le traitement dans une autre enquête à venir ?

Avis et commentaires de la SGP - 13.11 :

Le projet soumis à enquête publique s'inscrit dans le contexte réglementaire de l'expérimentation au titre de la demande d'autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA)

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 »,
 - o 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)
 - o autorisation au titre de la législation des sites classés (sans objet dans le cas présent);
- Du code forestier : autorisation de défrichement.

C'est à la demande de l'Autorité Environnementale (AE) que l'ensemble de l'étude d'impact a été mise à jour dans le cadre du dossier d'Autorisation Unique IOTA.

En effet, dans l'avis de l'AE n°2014-25 portant sur le dossier d'enquête d'Utilité Publique en date du 28 Mai 2014 l'AE précise en page 3 : « Concernant la nécessité d'une bonne information du public, que le présent dossier ne pourra pas garantir à lui seul, l'AE estime d'ores et déjà que l'actualisation de l'étude d'impact initiale, comme prévu à l'article R.122-8 du code de l'environnement, sera nécessaire lors des procédures ultérieures. Cette actualisation portera notamment sur l'ensemble des thématiques caractérisées par un niveau de précision actuellement insatisfaisant. En conséquence, l'AE a prêté une attention particulière au traitement des thématiques pour lesquelles le code de l'environnement ne prévoit pas de demande ultérieure d'autorisation donnant lieu à étude d'impact. »

Par ailleurs l'AE dans son avis n°2016-92 portant sur le dossier d'Autorisation Unique IOTA en date du 7 décembre 2016 précise en page 10 que « Le présent dossier est présenté au titre de la procédure d'autorisation environnementale unique, pour ce qui concerne :

- la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, notamment pour les impacts du projet sur les nappes d'eau souterraines, des prélèvements ou rejets liés au chantier, ou encore pour la gestion du risque inondation;
- la demande de dérogation à l'interdiction de perturbation, déplacement ou destruction d'habitats et d'individus d'espèces protégées ;
- l'autorisation de défrichement.

A ce titre, le dossier présente une actualisation de l'étude d'impact initiale en application de l'article R. 122-8 du code de l'environnement. Il fait l'objet d'une nouvelle saisine de l'autorité environnementale et d'une nouvelle enquête publique. Il intègre également une évaluation des incidences au titre de Natura 2000.

Dans ces conditions l'étude d'impact du dossier d'autorisation unique IOTA a été actualisée sur l'ensemble des thématiques y compris celles non visées par la présente demande.

Par ailleurs l'analyse des dangers pour la santé et la sécurité publique est traitée dans le dossier d'autorisation unique IOTA au chapitre 22 : Santé et Sécurité du volet E3, dans lequel il est détaillé les enjeux, les impacts et les mesures en phase chantier et en phase exploitation pour les aspects santé et sécurité.

Avis de la commission d'enquête :

La SGP a respecté les textes en vigueur.

<u>Mme LAFABREGUE Muriel, habitant à Chelles</u> (observation n°9 sur le registre électronique déposée le 16/04/2017) :

Monsieur le commissaire enquêteur, je vous remercie de bien vouloir ajouter les observations et propositions suivantes à mes demandes formulées auprès de vous lors de ma visite à la permanence en mairie de Chelles le 20 mars 2017.

LE DOSSIER D'ENQUETE:

La zone concernée par cette enquête est très étendue et c'est extrêmement difficile de comprendre le but et les enjeux exposés dans 4 440 pages que je n'ai personnellement pas pu toutes parcourir durant le temps imparti.

Avis et commentaires de la SGP - 13.12 :

La SGP invite le lecteur à se reporter à la réponse apportée à l'observation précédente (point 13.11).

En complément, le projet, soumis à enquête, comprend les Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord, longues d'environ 30 km et les 9 nouvelles gares relient la gare Saint-Denis Pleyel à la gare Noisy – Champs.

D'un point de vue méthodologique l'appréciation de ce territoire a été abordée selon différentes échelles d'analyse explicitées au chapitre 4 : Présentation des aires d'étude du volet E1 :

« Les différentes thématiques étudiées dans cette étude d'impact ont été abordées à deux échelles :

- Une échelle large ou régionale (Ile-de-France), qui permet d'appréhender les composantes de l'environnement sur un périmètre élargi ou pour l'ensemble du réseau du Grand Paris Express.
 L'aire d'étude qui en résulte n'a pas de limites précises et est dénommée « zone d'étude ».
 L'analyse à cette échelle répond à deux objectifs :
 - Réglementaire : le projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord doit être replacé dans l'ensemble du programme du Grand Paris Express ;
 - Technique : pour certaines composantes de l'environnement, c'est la seule échelle pertinente d'analyse du projet.
- Une échelle locale, centrée sur un fuseau d'environ 500 m de part et d'autre du tracé de référence retenu par la Société du Grand Paris. Cette aire d'étude est dénommée « fuseau d'étude ». C'est l'échelle à laquelle sont étudiées la plupart des composantes de l'environnement abordées dans cette étude d'impact. »

Avis de la commission d'enquête :

La SGP a respecté les textes en vigueur.

M. BOYER André (observation n°21 sur le registre papier à Saint-Denis – Lettre envoyée à la ville de Saint-Denis reçue le 07/04/2017) :

Sur la transformation du puits de secours 0603P en puits d'attaque.

Le dossier d'enquête publique actuellement en cours indique que l'ouvrage OA 0603P situé Chemin de la Peau Grasse au Montguichet, à Chelles, sert de puits d'attaque pour le tunnelier n°8 et de sortie pour le tunnelier n°9. Le passage de tunneliers dans cet ouvrage n'était pas prévu dans l'enquête publique du 13 octobre au 24 novembre 2014.

Avis et commentaires de la SGP - 13.13 :

Concernant les évolutions du projet depuis l'enquête publique relative à la DUP, il convient de se reporter au mémoire en réponse à l'avis délibéré de l'Autorité environnementale (volet D1 du dossier) dans lequel ces éléments sont détaillés et contextualisés.

L'ouvrage 603P est devenu une sortie et une entrée de tunnelier au cours des études d'AVP (pour rappel le dossier d'enquête du 13 Octobre 2014 était bâti sur les études préliminaires réalisées antérieurement). Cette nouvelle localisation est apparue suite à l'optimisation du planning. Le critère prédominant pour le projet étant la date de mise en service, et l'assurance de disposer de la ligne 16 en service pour fin 2023, dans le cadre de la candidature de la France pour les Jeux Olympiques de 2014.

Pour la section entre Noisy-Champs et Aulnay initialement excavée par deux tunneliers, les sites de départ des deux tunneliers initialement prévus ont été conservés (l'ouvrage 0202P pour le tunnelier n°7 et l'arrière gare de Noisy-Champs pour le tunnelier n°9). Cette section étant désormais excavée par trois tunneliers, elle a été découpée en trois sections de longueur équivalente, afin d'équilibrer les courses de tunneliers en termes de linéaire à excaver.

De fait, le site de départ du tunnelier supplémentaire devait être aux alentours de l'ouvrage 0501P pour un lancement par le Nord de la section, aux alentours de l'ouvrage 0603P pour un lancement par le Sud de la section.

Le choix s'est porté sur l'ouvrage 0603P pour les raisons suivantes :

- Un démarrage du tunnelier supplémentaire par le Nord n'était pas envisageable : d'une part du fait du planning d'avancement du tunnelier n°7, et d'autre part du fait d'un environnement urbain très contraint;
- Un démarrage par le Sud à partir d'un ouvrage autre que l'ouvrage 0603P n'était pas envisageable pour les mêmes raisons : les ouvrages annexes de cette section s'insèrent dores et déjà dans un environnement urbain, notamment pavillonnaire, très contraint (cas des ouvrages 0601P, 0602P, 0604P et 0605P).

Le site de l'ouvrage annexe 0603P présente de plus les avantages suivants :

- Site en zone péri-urbaine avec un foncier disponible important, compatible avec les besoins en emprises pour le lancement d'un tunnelier,
- Possibilité, du fait du foncier disponible, de créer une desserte de chantier spécifique, permettant de limiter les nuisances aux riverains;

- Présence d'un exutoire possible à proximité pour l'évacuation des déblais (Site du Sempin).

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête se satisfait des réponses apportées par la SGP.

M THILL Pierre Louis (observation n°14 sur le registre papier à Chelles du 07/04/2017) :

Le dossier comporte 4458 pages A3 soit presque 10 000 pages A4. Comment le public peut-il lire un tel dossier dans un temps aussi court. Est-ce pour bien enfumer le citoyen plutôt que pour l'informer sur l'essentiel par exemple l'ouvrage annexe 0603P qui s'est transformé en puits d'attaque avec tunnelier alors que précédemment c'était seulement un puits de ventilation et de secours.

(A déposé un long texte dans le registre, voir thèmes n°1,2, 7, 9 et 13).

Avis et commentaires de la SGP - 13.14 :

La SGP invite le lecteur à se reporter aux deux réponses précédentes qui répondent à l'interrogation concernant l'information du public vis-à-vis de l'évolution du puits 0603P.

Avis de la commission d'enquête :

Voir réponses et avis 13.12 et 13.13.

EI7-002/93 11/05/2017 167

Concertation et consultation du public

Les observations ci-dessous concernant les modalités de concertation avec les territoires et la consultation du public ont été regroupées afin d'apporter une réponse globale.

M THILL Pierre Louis (observation n°16 sur le registre papier à Chelles du 07/04/2017) :

SUR LA FINALITE DE LA CONSULTATION CITOYENNE ET SA MISE EN ŒUVRE DANS LE CADRE DE CE DOSSIER

De prime abord on pourrait avoir, face à un tel dossier (4438 pages), à une telle avalanche de dossiers, cartes, courbes, tableaux, un a priori favorable quant à la qualité des études et des réflexions. Cependant, le délai extrêmement court (1 mois) accordé au citoyen pour lire et apporter ses remarques sur plusieurs milliers de pages (où les redites sont multiples et altèrent la cohérence) sème ensuite le trouble dans la volonté du requérant à obtenir des avis raisonnés et argumentés de la part du citoyen, ou dans le souhait de recueillir ses inquiétudes ou incertitudes pour y répondre de la meilleure manière possible.

Pourtant, la SGP avait fait, lors de l'information de l'EP de 2015, de la concertation et de l'information la plus large possible un préalable, ainsi qu'une réponse à la plupart des inquiétudes manifestées, en particulier lorsque les études n'ont pas abouti (évacuation des déchets, nuisances à l'environnement...). Force est de constater, dès le début du chantier, que cette volonté d'information n'est pas suivie d'effet pour ne pas dire masquée, en particulier en utilisant le subterfuge de ces trop volumineux dossiers :

On en prendra pour exemple au hasard de la lecture du dossier la découverte d'une évolution structurante pour l'impact sur l'environnement d'un quartier de Chelles, la transformation du puits de ventilation 603P en puits d'accès et d'alimentation d'un nouveau tunnelier. Est-on bien dans le cadre de cette enquête IOTA, pour la révision d'un élément important constitutif d'une enquête publique et de l'autorisation ultérieure d'utilité publique : les conséquences d'une telle évolution (procédure d'évacuation des déchets, bruits et perturbations au voisinage pendant tout le chantier) dépassent maintenant largement les seuls riverains proches.

Quant aux décisions pour les mesures conservatoires ou compensatoires associées : Dans quel cadre sont-elles prises ? Qui est associé ? Cela est-il du seul ressort de Comités Techniques mis en place avec les municipalités, sans participation ou information citoyenne ?

Ces interrogations amènent donc à revoir le jugement a priori favorable, et à essayer de trouver parmi ces milliers de pages, ce qui concerne directement notre environnement chellois, pour l'analyser et tenter de porter un avis.

On s'est donc limité, vu le temps extrêmement court autorisé pour réagir, à un sondage dans le dossier.

A notre grande surprise sur quelques éléments bien connus du citoyen quelconque, des incohérences ou des omissions notables semblent apparaître dans les études présentées, au risque de faire douter de leur résultat.

On citera donc quelques exemples concrets : (voir observations Inondations, inventaires Faune-Flore-habitats, Bruits et Vibration, Puits 603P)

ANCA (Les Amis Naturalistes des Côteaux d'Avron) (observation n°42 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 19/04/2017) :

Cette modernisation du droit de l'environnement est « pratique » pour les aménageurs. Elle est adaptée à un projet de grande ampleur qu'ils souhaitent mettre en œuvre très rapidement, voire dans la précipitation.

Mais le dossier à lire est énorme, 4216 pages. Et la pagination informatique est en décalage avec la pagination des dossiers scannés.

→Un tel format, et une telle précipitation, ne sont pas favorables à la qualité de la concertation.

ANCA (Les Amis Naturalistes des Côteaux d'Avron) (observation n°43 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 19/04/2017) :

Dans sa réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale, la Société du Grand Paris (SGP) s'engageait à tenir à la disposition du public, lors de la présente enquête publique, un document d'information sur les principales évolutions du projet depuis l'enquête publique précédente, préalable à la DUP (2014).

→ Où est ce document ?

ANCA (Les Amis Naturalistes des Côteaux d'Avron) (observation n°44 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 19/04/2017) :

EI7-002/93 11/05/2017 169

Ce projet concerne 14 communes dont 12 en Seine-Saint-Denis : 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, et Chelles en Seine-et-Marne.

Le dossier d'enquête publique fait état de nombreux comités techniques, comités de pilotage (il y en aurait eu 54 !), conférences, organisés régulièrement pour partager l'avancement des travaux des lignes 16, 17 Nord et 14 Sud...

→L'ANCA, association de protection de la nature agréée pour l'ensemble du territoire de la Seine-Saint-Denis, n'a jamais été sollicitée pour participer aux réunions qui concernent son territoire. Nous sommes toujours en attente des documents que nous avons demandés pour un dossier plus ancien, celui de la ligne 15. Il n'y a pas de concertation.

ANCA (Les Amis Naturalistes des Côteaux d'Avron) (observation n°56 sur le registre papier du Blanc Mesnil, lettre datée du 19/04/2017) :

Ce projet présente de nombreuses lacunes d'information et d'organisation.

Tous les sites naturels proches du projet, même ceux protégés par un classement, sont menacés d'impacts directs ou indirects.

On nous demande de nous prononcer sur un projet dont on n'a pas tous les éléments!

On doit se prononcer sur la mise en route d'un projet sans qu'il nous soit donné d'en connaître toutes les conséquences, lesquelles seront exposées lors d'enquêtes publiques ultérieures...

Il n'y a pas de consultation des associations agrées, qui sont juste mises devant le fait accompli.

Avis et commentaires de la SGP - 13.15 :

Le délai de la durée de l'enquête publique a été fixé dans l'arrêté interpréfectoral n°2017-0294 du 1er février 2017 portant ouverture de l'enquête publique du dossier de demande d'Autorisation Unique IOTA des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord.

L'article 1 de l'arrêté rappelle que « cette enquête est réalisée conformément aux dispositions des articles R.123-1 à R.123-27 du code de l'environnement... ».

Par ailleurs afin de faciliter autant que faire se peut la lecture et l'appropriation de ce volumineux dossier un guide lecture (volet A) a été créé dans le but de présenter de manière synthétique les différentes pièces constitutives du dossier. Le résumé non technique a également la vocation de synthétiser dans une seule pièce l'ensemble des éléments du dossier, avec en annexe des cartographies de synthèses communales présentant, pour chacune des communes concernées, les principaux enjeux, impacts potentiels et les mesures associées.

En outre, un document d'information rappelant, sur recommandation de l'Autorité Environnementale du CGEDD, les principales évolutions du projet depuis l'enquête publique précédente préalable à la DUP (notamment celle concernant le puits 0603P lié à l'évolution de la cinématique des tunneliers) a été mis

à disposition du public dans les lieux d'enquête indiqués dans l'arrêté interpréfectoral n°2017-0294 du 1^{er} février 2017 portant ouverture de l'enquête publique, ainsi que sur un site internet dédié.

Concernant la concertation, la Société du Grand Paris a mis en place un dispositif de concertation continue avec les collectivités territoriales et des acteurs locaux sur l'ensemble du réseau du Grand Paris Express (GPE). Ce dialogue continu fonde depuis le départ la méthode de la Société du Grand Paris dans la conduite du projet et constitue véritablement l'ADN de son intervention sur les territoires.

Plusieurs instances de gouvernance ont ainsi été mises en place qui visent à assurer un partage des informations mais également une association des collectivités aux choix relatifs au projet.

Ainsi, des comités techniques (COTECH) et des comités de pilotage (COPIL) se réunissent régulièrement pour chaque ville accueillant une gare ou des ouvrages annexes. Des conférences de tronçon sont également régulièrement organisées pour partager l'avancement du projet à l'échelle globale d'une ligne, de façon à donner aux élus locaux une vision d'ensemble du projet. Ainsi jusqu'à ce jour 54 comités de pilotage ont été organisés sur les lignes 16, 17 Nord et 14 Sud.

Par ailleurs, lorsque les travaux s'engagent des comités de suivi de travaux (COSU) sont régulièrement organisés, à un rythme de tous les 2 mois. Les travaux préparatoires des lignes 16, 17 Nord et 14 Sud étant désormais engagés, des premiers COSU ont été organisés en 2016. Leur rythme va s'accélérer en 2017 avec la montée en puissance des chantiers. Ces COSU sont une instance permettant de présenter l'avancement des travaux ainsi que les dispositifs d'accompagnement mis en place (communication, signalisation, modification éventuelle de la circulation et des cheminements piétons et cycles, parking provisoire...). Cette instance peut permette d'ajuster au fur et à mesure ces dispositifs pour s'adapter aux difficultés rencontrées, aux besoins exprimés par les riverains, entreprises et usagers autour des gares mais aussi aux évolutions des chantiers.

Par ailleurs la Société du Grand Paris organise régulièrement des réunions publiques et réunions d'informations (de type réunions de quartier) afin de présenter l'avancement du projet et des travaux.

Outre l'ensemble de ces instances de gouvernance et de concertation, la Société du Grand Paris organise régulièrement des réunions bi-latérales avec les collectivités et les grands acteurs présents sur le territoire de façon à travailler au plus près des acteurs locaux sur l'avancement du projet et d'inscrire les gares dans leur environnement urbain avec une bonne prise en compte des projets urbains environnants. Des réunions de tronçon sont ainsi régulièrement organisées avec le Département de la Seine-Saint-Denis sur la ligne 16 de façon à travailler spécifiquement toutes les interfaces techniques entre le projet GPE et les domaines de compétences du Département (voirie, réseau d'eau et d'assainissement, espaces verts départementaux...).

La SGP a également conduit un dialogue quotidien avec les collectivités pour éviter, à défaut réduire au maximum les impacts et les nuisances du projet sur les citoyens. Cependant certains impacts résiduels ont nécessité la définition de mesures compensatoires. Celles-ci ont également fait l'objet d'échanges réguliers avec les partenaires de la SGP lors de l'élaboration du dossier. A l'heure actuelle ces échanges se poursuivent pour mettre en œuvre ces mesures.

En synthèse, pour répondre aux observations, la durée de l'enquête est conforme à la réglementation en vigueur. La SGP a engagé un processus largement déployé de concertation depuis l'origine du projet, qui va se renforcer avec le démarrage des travaux.

Concernant les points spécifiques mentionnés (inondations, inventaires Faune-Flore-habitats, Bruits et Vibration, Puits 603P), les réponses sont apportées en face des observations spécifiques.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête confirme que la durée de l'enquête est conforme à la réglementation en vigueur. Par ailleurs, elle engage la SGP à poursuivre le processus de concertation.

Urbanisation, densification et développement socio-économique

Les observations ci-dessous concernant les effets du projet sur l'urbanisation, la densification et le développement socio-économique ont été regroupées afin d'apporter une réponse globale.

M. BARGAS S., habitant à Saint-Denis (observation n°4 sur le registre électronique déposée le 09/04/2017):

EFFETS DES CHANTIERS ET DE LA PERENNITE DE LA LIGNE 16 SUR LE COUT DU FONCIER ET DES APPARTEMENTS. DEVALUATIONS ET SPECULATIONS MAL APPRECIEES DANS L'ETUDE D'IMPACT

1. Insuffisance de mesure des effets des installations sur l'environnement foncier et immobilier

L'article R.122-5 du code de l'environnement liste de manière non limitative les développements que doit contenir une étude d'impact. Cet article n'interdit donc pas de mesurer les effets de ce projet sur l'environnement foncier et immobilier et en particulier les effets des chantiers et de la pérennité de la ligne 16 de métro sur les prix des terrains et des logements les plus proches des gares et situés en dehors des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC).

En effet, de nombreux logements et de nombreuses parcelles à proximité immédiate des chantiers risquent d'être dévalués à cause des inconvénients matériels pendant les chantiers (circulations difficiles, bruits, vibrations, poussières, etc.) puis pourraient regagner de la valeur par leur bonne desserte. Les acquéreurs ou locataires de logement ne se déterminent pas seulement en fonction de la qualité de la desserte mais cet avantage est néanmoins un des éléments déterminants de leur choix et de leur anticipation. Le marché immobilier est plus ou moins tendu et élastique mais la présence d'un métro à proximité d'un logement devient un avantage comparatif pérenne.

Ces éventuelles dévaluations puis ces spéculations à venir auraient dû donc être mieux appréciées dans l'étude d'impact et dans le résumé non technique à partir d'éléments comparables, historiques et mesurés.

La page 13 du volet E.4. de l'étude d'impact donne quelques effets de l'augmentation des prix du foncier et de l'immobilier mais de manière trop succincte. Les pages 22 et 23 de ce même document n'offre aucune démonstration des résultats produits par les opérateurs publics et par les outils fonciers pour anticiper ces risques de spéculation en dehors des ZAC ou des quartiers en politique de la Ville bénéficiant d'opérations de renouvellement urbain.

Aucune carte des prix actuels des terrains, aucun graphique ni aucune série statistique longue n'existe et ne permet donc pas d'apprécier les quelconques éventuels efforts des opérateurs déjà réalisés, et notamment des communes qui essaieraient de freiner la spéculation par leurs outils (exercice du droit de préemption, réserves foncières, instauration du versement pour sous-densité, etc).

Il n'y a aucun renvoi à des études économiques antérieures ni aucune comparaison avec des préalables connus et documentés sur ce sujet (effet du réseau de métro sur les prix des logements dans les arrondissements périphériques à Paris dans les années 1910 ou effet du réseau de RER sur les prix des logements dans les villes nouvelles dans les années 1970 et 1980).

Par ces insuffisances, l'exposé économique de cette étude d'impact ne tient pas assez compte de l'utilité publique pour tous de ce projet de métro.

Cette étude d'impact laisse entendre que ce projet ne serait réalisé que pour le compte d'habitants déjà riches et propriétaires de leur logement qui pourraient aisément capter des plus-values grâce aux investissements publics. A la page 32 du volet E.4. de cette étude d'impact, il est même tenu des propos idéologiques, réactionnaires et stigmatisant envers les habitants pauvres logeant dans des logements sociaux. Or, les logements sociaux manquent à proximité des futures gares de cette ligne. Et ils sont l'un des outils essentiels de garantie d'une mixité sociale et d'une limite aux logiques spéculatives que ce projet de métro engendrera de facto.

M. BARGAS S., habitant à Saint-Denis (observation n°5 sur le registre électronique déposée le 09/04/2017):

2. Insuffisance de l'étude des impacts de la densification

Les études mentionnées aux pages 18, 19, 43 et 320 du volet E.4 de l'étude d'impact sont intéressantes mais insuffisantes voire erronés ou incompréhensibles donc sujettes à caution.

En effet, les bases de calcul sont des chiffres de population de l'INSEE déjà anciens. Les populations des communes ne sont plus les mêmes que celles citées en 2009 ! Certaines communes ont déjà gagnées plus de 2 000 habitants par rapport à cette date (Saint-Denis). La composition sociologique de certaines communes traversées par la future ligne 16 a pu également évoluer.

De même, le calcul aboutissant à 9 900 logements par an page 18 est erroné. Le résultat est 9 000 logements / an et non pas 9 900 logements / an d'après les données mentionnées puisque (18 000 000 m2 SP / 80 m2) / 25 ans = 9 000 logements / an.

Plus stratégique, il n'est pas dit pourquoi les bases de calcul des hypothèses basse et haute du nombre de logements prévisibles aux abords des gares tiennent compte d'une surface moyenne de 72 ou de 80 m2 (page 18) alors même que la taille moyenne des appartements continue de diminuer et que, toute surface et toute catégorie confondue, elle est plutôt de l'ordre de 55 à 60 m2 aujourd'hui.

Il n'est pas expliqué non plus pourquoi la taille moyenne des ménages reste estimé à 2,3 personnes par ménages en 2023 alors qu'elle baisse de manière continue.

Si une surface moyenne de 55 m2 sert plus raisonnablement de base de calcul, vu le desserrement des ménages et le faible pouvoir d'achat de certains habitants des secteurs desservis par la ligne, alors le nombre potentiel de logement produit serait plutôt de l'ordre de 14 000 logements /an (hypothèse basse) à 18 000 logements / an (hypothèse haute).

De même, la page 19 fait référence au SDRIF mais que signifie : « politique volontariste (...) notamment par des COS règlementaires plus élevés ? » quand, d'une part, les COS ont été supprimés par la loi ALUR du 24 mars 2014, et quand, d'autre part, le SDRIF en vigueur fixe et limite déjà les objectifs de densification (augmentation d'au moins 15 % de la densité dans les quartiers à moins de 1 000 m d'une gare actuelle ou future) ? Est-ce à dire que la Société du Grand Paris ne respectera pas la loi ni le SDRIF longuement débattu et déjà voté par le Conseil Régional ? De tels calculs de densification nécessitent peut-être de partir de COS virtuels mais doivent être davantage explicités car ces calculs ne sont pas que virtuels.

M. BARGAS S., habitant à Saint-Denis (observation n°6 sur le registre électronique déposée le 09/04/2017):

En effet, si ces logements sont construits autour des gares, l'étude aurait dû mentionner, même brièvement, l'impact du métro sur les équipements publics ne serait-ce que de première nécessité. Qui va payer les agrandissements d'écoles, de voirie et de réseaux d'eau et d'électricité générés par les logements neufs autorisés en dehors des ZAC ? Les taxes d'aménagement suffiront-elles ? Les équipements scolaires à proximité des chantiers seront-ils protégés ? L'expérience de la création de la ligne 14 montre qu'une école maternelle du 13 e arrondissement de Paris a malheureusement subi un affaissement de terrain spectaculaire en février 2003 pendant le chantier de la ligne malgré les précautions prises.

Par ailleurs, la modélisation des déplacements exposée page 320 ne semble pas tenir compte des emplois résidentiels à côté desquels certains salariés choisissent d'habiter vu leur horaire de travail parfois décalés (hôpitaux, services de police, etc.). La modélisation aurait gagné à tenir compte des bases de données de propriétaires institutionnels, tels que les principaux offices ou sociétés HLM. La modélisation des déplacements aurait également gagné à localiser les principaux employeurs situés à moins de 15 minutes à pied de la future ligne de métro 16.

M. PARIGOT Cyrille, habitant à Champs-sur-Marne (observation n°21 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

Le projet du Grand Paris est certainement une opportunité pour notre région, les villes desservies, notre ville et les villes alentours afin d'améliorer le maillage, le réseau des transports, l'attractivité des entreprises, favoriser la formation, l'emploi...

Le Grand Paris doit être conçu avant tout pour apporter des solutions à des problèmes existants : saturation de plusieurs lignes RER et de métro, saturation d'axes routiers comme l'A4, l'A86, l'A1, la Francilienne, le nombre trop élevé de véhicules dans la région... Le projet ne doit pas s'accompagner d'un développement urbain en parallèle.

Il ne doit pas engendrer une construction de logements car nous nous retrouverons très rapidement avec des conditions difficiles malgré tous les efforts apportés pour améliorer la qualité de transport et la rapidité des liaisons.

Nous devons absolument éviter les opérations immobilières pour financer le Grand Paris.

Je prends l'exemple du potentiel développement envisagé autour de la gare de Noisy-Champs. qui paraît complètement démesuré. Ce projet de densification de 250 logements par an dans une commune

remet en question notre qualité de vie, les conditions de vie scolaires, l'environnement de notre commune... De nombreux aspects ont été oubliés ou négligés si le nombre d'habitants et le nombre d'implantations de bureaux augmentent :

Les locaux scolaires existants sont difficilement extensibles. Cela entraînerait des difficultés au niveau des établissements scolaires de la commune. Nous avons aujourd'hui des groupes scolaires à taille humaine, on pourrait basculer à des groupes scolaires beaucoup plus grands d'où un espace réduit au niveau des classes, de la cour de récréation, restauration scolaire...

Des budgets qui augmenteraient pour le fonctionnement des écoles, l'embauche de personnel....

Cela impacterait aussi tout le périscolaire, l'extension des restaurants scolaires, des centres d'accueils, le pédibus, le nombre d'animateurs à embaucher...

- Les centres de loisirs, les infrastructures comme les crèches, les infrastructures sportives et culturelles fréquentées par les élèves sur le temps scolaire, TAP..... seraient à agrandir.
- Les capacités des collèges et lycées des environs sont déjà limitées.
- Les autres infrastructures de la commune seraient à étudier : lieux culturels, MPT, gymnases, terrains de sports...
- Aujourd'hui nous avons un petit parking près de la gare Noisy-Champs et un grand parking avec de nombreuses places, tout est gratuit. Que vont devenir ces parkings? La gratuité sera-t-elle assurée?

La commune surtout, mais aussi le département et la région, seraient-ils capables d'absorber l'ensemble des coûts qui pourrait entraîner l'extension potentielle vu la tendance actuelle des dotations de l'Etat ?

ADEQUA, Association pour le Développement de la Qualité de Vie et du Patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs (observation n°37 sur le registre papier de Chelles, lettre datée du 13/04/2017) :

DES AMENAGEMENTS APATHIQUES

Dans ses développements sur « Population, emploi et occupation du sol », le dossier expose les principes qui ont guidé les réflexions : « sanctuarisation des espaces naturels et agricoles - densification urbaine - promotion des transports « actifs ».

On remarquera d'entrée un nettement moindre engagement du dossier sur ces sujets car en effet, sur un sous-dossier de 780 pages (Etude d'impact - volet E3 - Analyse des impacts et présentation des

mesures associées), environ 118 sont consacrées aux milieux naturels, environ 136 aux nuisances touchant plus ou moins directement les personnes et seulement 16 pages sur les questions touchant au sujet « population, emploi et occupation du sol – impacts potentiels du projet sur la densification et la préservation des espaces » alors même que le dossier rappelle les exigences élevées de constructibilité de logements et que « le projet offre [...] une opportunité unique d'induire une urbanisation nouvelle plus attractive et plus durable »

ADEQUA, Association pour le Développement de la Qualité de Vie et du Patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs (observation n°39 sur le registre papier de Chelles, lettre datée du 13/04/2017) :

S'agissant de la densification urbaine, autant participation aux besoins régionaux qu'outil susceptible de favoriser les activités locales, les propositions concernant Chelles sont particulièrement frileuses et encore plus en les comparant avec les autres communes où s'ouvriront des gares du Grand Pans Express.

Le dossier souligne que « Le potentiel d'évolution au droit des futurs sites de gares est présenté dans [les extraits] suivant[s]. »

- Noisy-Champs « appelé à fortement se densifier [...] comprenant un programme important d'activité et ou de logements... »
- Chelles: voir infra
- Clichy-Montfermeil : « la nouvelle gare s'inscrira dans une zone qui aura largement été transformée »
- Sevran-Lirvry : « grosses réserves foncières [complétées par des] opérations de densification douce »
- Sevran-Beaudotte : « émergence de lieux d'intensité urbaine »
- Etc.

En cohérence, dans les prévisions de construction de logements présentées dans le dossier, il est pointé pour le Contrat de Développement territorial regroupant Chelles plus Vaires, CDT « Descartes Nord – Chelles - Vaires », un objectif de 489 logements/an pendant la durée du CDT. Les cinq autres CDT sont plus ambitieux avec Noisy (900/an pendant 15 ans) - Montfermeil (1565/an) - Bourget (710/an) - XXX (1020/an) - YYY (4200/an?)

Le dossier note pour Chelles : « restructuration du centre-ville initiée par la ZAC Centre-ville - Abords de la gare avec zone pavillonnaire laissant peu de marge de manœuvre pour une mutation urbane ; des opérations de densification dite « douce » pourraient néanmoins avoir lieu en parallèle de la mise en œuvre du projet ».

Cette densification « douce » s'apparente sans doute aux méthodes associées à la théorie du BIMBY (Built in my backyard), mais il faut noter que ces méthodes nécessitent une collaboration avec la collectivité concernée. Quelle concertation avec la municipalité si les aménagements de la ZAC centre-Ville ne répondent pas aux objectifs de la SGP ? Quelle concertation avec les habitants ?

ADEQUA, Association pour le Développement de la Qualité de Vie et du Patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs (observation n°41 sur le registre papier de Chelles, lettre datée du 13/04/2017) :

En conclusion, tout serait bien moins sujet à litige si les recommandations de la Commission Nationale du Débat Public pour plus de concertation étaient suivies, et par la SGP et ce n'est pas une excuse si les collectivités locales partenaires ont aussi des progrès à faire sur ce point.

<u>Union des Associations d'Environnement de Seine-Saint-Denis</u> (observation n°47 sur le registre électronique, lettre datée du 20/04/2017) :

3. Urbanisation

Le projet du Nouveau grand Paris des transports répond à un enjeu de qualité de vie en lle-de-France, en rendant les conditions d'exploitation du réseau de transports collectifs plus fiables et plus confortables, et en apportant une meilleure qualité de service aux usagers. Il répond également à un enjeu de solidarité au sein de la région par le désenclavement des territoires les plus défavorisés qui ont besoin d'un accès facilité aux zones d'emploi, ainsi que d'attractivité et d'efficacité économique.

Pour sa part la SGP met surtout l'accent sur « l'intensification ou la densification autour des gares » (Page 13 – E4 – Etude d'impact – autres pièces)

Le dossier de la SGP note ainsi les impacts de la mise en œuvre de ce projet par :

- * l'intensification du tissu urbain autour des gares, associé à l'augmentation du prix du foncier qui pourrait l'accompagner,
- *le risque de « centrifugeuse sociale » ayant pour effet de repousser encore plus loin les classes moyennes et les populations défavorisées ;

A l'évidence la densification autour des gares ne produira pas que des effets positifs si elle n'est pas accompagnée par des politiques publiques volontaristes.

Ce dossier ne présente pourtant pas les mesures étudiées avec les collectivités, en particulier dans le cadre des CDT, permettant d'optimiser les effets positifs de l'organisation autour des gares et éviter un étalement urbain provoqué par la gentrification.

Aucune information de l'Observatoire Régional du Foncier n'est par ailleurs disponible dans ce dossier, alors qu'elles étaient particulièrement nécessaires à une bonne information du public.

Le dossier ne démontre pas que l'un des objectifs principaux du projet concernant le désenclavement des territoires les plus défavorisés sera atteint.

Avis et commentaires de la SGP - 13.16 :

Le volet relatif à l'urbanisation est largement abordé dans le dossier.

Les mesures étudiées avec les collectivités dans le cadre des CDT font l'objet de suivi dans le cadre d'instances de gouvernance et il est à rappeler que l'un des objectifs majeurs du projet de Grand Paris Express est de désenclaver les quartiers.

Ce sujet est présenté au volet E4 du dossier de demande d'autorisation (VII – Analyse des conséquences prévisibles du projet sur le déroulement éventuel de l'urbanisation / chapitre 3.2 – Effets sur les zones urbaines des tronçons).

« Pour mesurer les effets du projet sur le développement de l'urbanisation, on a examiné les gares et les périmètres qu'elles déterminent successivement à partir d'un report sur la carte IGN au 1/25000°, de manière à appréhender de manière détaillée la nature des tissus concernés. De ces observations, ont été retenus les points suivants :

- Le rapport des nouvelles gares avec les centralités et les tissus anciens de villages et de faubourgs;
- La densification des tissus pavillonnaires ;
- La mutation des ensembles de logements sociaux ;
- L'évolution des grandes enclaves.

Le chapitre se termine par une estimation quantitative des constructibilités à partir du repérage du foncier mobilisable autour des gares. ».

Il est à noter que le traitement de cette thématique n'a fait l'objet, dans l'étude d'impact du présent dossier, que d'ajustements mineurs par rapport à l'étude d'impact réalisée dans le cadre de la DUP. Ce choix s'est justifié par le fait que cette thématique est éloignée de l'objet même de la demande d'autorisation (autorisation au titre de la loi sur l'eau, dérogation à la protection des espèces protégées, autorisation de défrichement).

Ce sujet concernant le développement des quartiers autours des gares n'en est pas moins un sujet majeur pour la Société du Grand Paris. Ainsi, une concertation importante est menée par la SGP, avec les collectivités et les CDT. A ce titre, la Société du Grand Paris a fait le choix de participer aux réflexions relatives à l'aménagement des pôles gares et à la prise en compte de toute l'intermodalité au droit des gares (rabattement vers les gares en bus, à vélo, à pied...).La Société du Grand Paris a souhaité s'investir dans ce travail qui doit permettre une meilleure insertion des gares dans leur environnement urbain et garantir un accès de qualité pour les usagers ainsi que le meilleur rabattement vers les gares et ainsi favoriser au maximum le recours aux transports en commun plutôt qu'à la voiture individuelle. C'est pourquoi la Société du Grand Paris finance les études de pôle des 68 gares du GPE à hauteur de 100 000 € au maximum. Ces études ont vocation à traiter le sujet des espaces publics et de l'intermodalité, et sont pilotées par des collectivités locales. Les études de pôle prennent i en compte l'environnement urbain dans lequel s'inscrivent les gares, y compris les projets urbains qui se développent dans le périmètre des gares. Les comités de pilotage des études de pôle sont organisés par la Société du Grand Paris et sont généralement, autant que faire se peut, organisés conjointement avec les comités de pilotage des gares.

D'autre part, afin de mieux connaître et analyser les quartiers des futures gares du Grand Paris, la Société du Grand Paris, la DRIEA Ile-de-France et l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) ont créé l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris. Cet outil doit permettre d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître les quartiers de gare, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares.

Cet observatoire permet de disposer d'une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par les mises à jour successives, de suivre l'évolution de chaque quartier. Il permettra de catégoriser les quartiers de gare du Grand Paris en fonction des problématiques communes ou au contraire en fonction de leurs différences.

Plus d'informations concernant cet Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris sont disponibles sur le site internet de la Société du Grand Paris :

https://www.societedugrandparis.fr/focus/des-gares-dans-la-ville/les-guartiers-gare

A noter également la mise en place d'un Observatoire des prix du foncier et de l'immobilier aux abords des gares du Grand Paris. Cet observatoire associe la préfecture de la région Ile-de-France, la Société du Grand Paris et la Chambre des Notaires de Paris. Proposé par le comité stratégique de la Société du Grand Paris qui regroupe les maires de toutes les communes desservies par le futur réseau et des représentants du monde économique et social, l'Observatoire analyse les variations des prix de tous les types de biens fonciers et immobiliers aux abords des gares du Grand Paris afin de pouvoir disposer d'informations régulières sur l'évolution des valeurs foncières et immobilières à destination des élus, des décideurs et du public.

Plus d'informations concernant cet Observatoire des prix du foncier et de l'immobilier aux abords des gares du Grand Paris sont disponibles sur le site internet de la Société du Grand Paris :

https://www.societedugrandparis.fr/entreprise/experts/observatoire-des-prix-du-foncier

Ainsi, si les aspects concernant le développement urbain autour des gares sont liés au développement de l'infrastructure de transport du Grand Paris express, ils ne sont pas uniquement du ressort de la SGP. Ils relèvent en grande partie du SDRIF, des CDT et des collectivités territoriales et des politiques d'aménagement et de développement qui seront mises en œuvre par celles-ci dans les quartiers autour des futures gares du Grand Paris Express.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note, avec satisfaction, que, tout en restant dans son domaine de compétence, la SGP poursuit la concertation avec les collectivités locales pour participer aux réflexions relatives à l'aménagement des « pôles gares », dans le respect du SDRIF et des CDT.

M. BARGAS S., habitant à Saint-Denis (observation n°7 sur le registre électronique déposée le 09/04/2017):

De même, cette modélisation, et la page 236 du résumé non technique, oublient de mesurer l'incidence positive de la ligne 16 cumulée avec la ligne de transport Tangentielle Nord qui devrait être en service dès 2017 et qui sera connectée avec la ligne 16 à la station Le Bourget. Cette ligne disposera notamment d'un arrêt à Dugny qui desservira le parc départemental Georges Valbon de la Courneuve. De ce fait, il y a une erreur à la page 235 du résumé technique puisqu'il est évident que l'accessibilité en transport en commun du parc Georges Valbon sera bien augmentée et que sa fréquentation devrait nettement augmenter.

Avis et commentaires de la SGP - 13.17 :

Dans le cadre de l'analyse des incidences Natura 2000 (synthétisée dans le résumé non technique §. 6.2.2.4 page 235), le projet des seules lignes 16, 17 Sud et 14 Nord a été évalué sans incidence sur la fréquentation du parc Georges Valbon en phase exploitation. En effet, la nouvelle gare GPE de Le Bourget est située à l'opposé des secteurs à enjeux et ne devrait pas générer directement une augmentation de l'accessibilité en transport en commun du parc.

Dans une seconde étape, une évaluation des effets cumulés du projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord avec d'autres projets connus a été réalisée. Celle-ci est présentée au Volet E4 (chapitre IX).

Les projets à prendre en compte pour étudier les effets (ou incidences) cumulés sont définis par l'article R.122-5 du Code de l'Environnement.

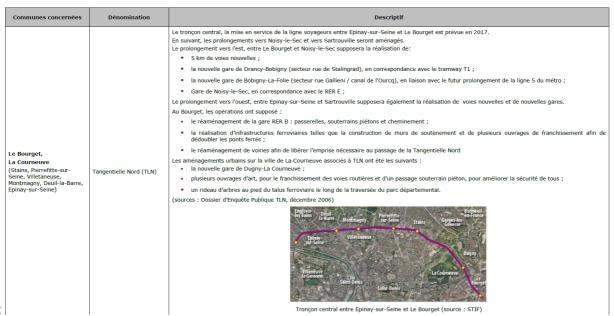
- « Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :
 - ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique;
 - ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté au titre des articles R. 214-6 à R. 214-31 mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage ».

Les projets répondant à cette définition ont été recensés (cf. Volet E / Chapitre IX). Ces projets ont été identifiés et ont fait l'objet d'une sélection selon trois critères, pour permettre l'analyse des effets cumulés :

- La distance au projet : la recherche est limitée aux projets recouverts par le fuseau d'étude des lignes 16, 17 Sud (rouge) et14 Nord (bleue) ;
- La temporalité : les projets dont les opérations sont en cours d'achèvement ou achevées avant le début des travaux du projet des lignes 16, 17 Sud et 14 Nord, et dont l'interface pouvait se limiter à la concomitance des travaux, n'ont pas été retenus ;
- La nature du projet : les principaux projets d'aménagement urbain et d'infrastructures ont été sélectionnés ; les projets sans rapport a priori avec le projet des lignes 16 et 17 Sud et 14 Nord par la nature de l'activité et leurs impacts potentiels ont été écartés.

Au-delà de ces projets (et de leur prise en compte réglementaire), la SGP a également pris en compte les grands projets d'infrastructures de transports franciliens. La Tangentielle Nord est bien prise en compte.



(Source: Étude d'impact volet E4/Chapitre IX/page 91)

Évaluation des effets cumulés

Dans ce même chapitre, il est précisé (cf. Étude d'impact volet E4/Chapitre IX/p. 117) que : « Les autres projets d'infrastructure de transport (TLN, Tramway T4, autres projets du GPE) auront un effet de maillage supplémentaire du réseau de transport en commun, multipliant ainsi les connexions possibles et améliorant ainsi d'autant plus la desserte des territoires concernés » et (cf. Étude d'impact volet E4/Chapitre IX/p115-116) que « la création de gare de correspondance importante peut entraîner une augmentation de la fréquentation des milieux naturels à proximité immédiate des gares. La question pourra se poser pour plusieurs espaces naturels, comme la Forêt de Bondy, en raison du projet de tramway à proximité : les opérations d'aménagement et l'ouverture de la gare de Clichy-Montfermeil

amélioreront l'accessibilité du secteur, et de fait pourra engendrer une augmentation de la fréquentation du secteur. Sur la promenade de la Dhuis, cela pourra limiter l'amélioration souhaitée des fonctionnalités écologiques du site. ».

Dans le paragraphe repris ci-dessus, c'est la Forêt de Bondy et la promenade de la Dhuys qui sont citées en exemple mais les mêmes effets pourront se produire pour le parc départemental Georges Valbon de la Courneuve.

En fonction de l'augmentation effective de fréquentation, des mesures d'accompagnement pourront être mises en œuvre. Si elles s'avèrent effectivement nécessaires, elles seront à définir en relation avec les gestionnaires du parc Georges Valbon. Il est à noter toutefois que les étangs présentant les enjeux les plus importants en termes écologiques (étang des Brouillards, Valon écologique) sont localisés dans des zones du parc éloignés des axes de circulations principaux du public et globalement peu fréquentés.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête ne peut que se satisfaire de la volonté de la SGP de poursuivre la concertation.

Autres observations

Les deux observations ci-dessous ont été regroupées afin d'apporter une réponse globale.

M. PARIGOT Cyrille, habitant à Champs-sur-Marne (observation n°25 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

[Pour la ligne 16 et les autres lignes prévues, des aspects sont à étudier :

- Voir comment diminuer les inconvénients causés pendant le chantier (circulations difficiles, nuisances sonores bruits, vibrations, poussières, etc.)
- Favoriser le transport des matériels et déblais par voie fluviale et par train au lieu de faire circuler les camions] (Thème n°7)
- Respecter les habitants, oublier l'expropriation

 Avoir le moins d'impact possible sur l'environnement, les espaces verts, les bois, les sources et cours d'eau, le patrimoine

M. PARIGOT Cyrille, habitant à Champs-sur-Marne (observation n°26 sur le registre électronique déposée le 20/04/2017) :

Choisir des entreprises qui ont une éthique convenable

Avis et commentaires de la SGP - 13.18 :

La première partie de l'observation est traitée dans le thème 7.

Les expropriations ne font pas l'objet de la présente enquête publique qui concerne les autorisations loi sur l'eau, espèces protégées et défrichement.

La SGP a minimisé les expropriations en pilotant les études avec pour objectif de limiter au mieux les emprises travaux nécessaires à la réalisation du projet de la ligne 16. Il est à noter que le projet en luimême, à savoir un métro souterrain permet de réduire au minimum les expropriations.

Dans un souci de respect de l'environnement, le projet a également fait l'objet d'une attention particulière sur la consommation d'espaces verts, la ressource en eau ou le patrimoine, le dossier d'autorisation et plus particulièrement l'étude d'impact (volet E) expose précisément les efforts réalisés et les mesures mises en place par le maitre d'ouvrage.

Les entreprises répondant aux marchés de travaux des lignes du Grand Paris doivent apporter des garanties solides sur leur éthique et leur politique RSE (Responsabilité Sociale des entreprises). Parmi les nombreux critères qui permettent de retenir l'entreprise Titulaire, la SGP est vigilante à la présentation de la politique de l'entreprise, les certifications environnementales et sociales, au fait de s'engager sur des seuils chiffrés pour intégrer dans leur groupement une part non négligeable de PME locales, etc.

Les entreprises ont enfin une obligation de remise en état après travaux et ne pourront se substituer aux réparations de quelque nature que ce soit. Le nettoyage quotidien des voiries est également à leur charge et le maitre d'ouvrage veillera à ce que cet engagement soit respecté.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête approuve la volonté de la SGP d'apporter une attention particulière sur la consommation d'espaces verts, la ressource en eau et le patrimoine.