

**PRINTEMPS 2017**

**LIGNE 15 EST**

**Dossier d'enquête préalable à la  
déclaration d'utilité publique  
modificative**

**LIGNE 15 : SAINT-DENIS PLEYEL < >  
CHAMPIGNY CENTRE (LIGNE ORANGE)**

**PIÈCE J.9<sub>b</sub>**

**Annexe**

**Mémoire en réponse sur l'avis de  
l'Autorité environnementale  
– DUP modificative**



## Propos introductifs

L'évaluation environnementale sert à formaliser et à améliorer la prise en compte de l'environnement dans les stratégies publiques et privées, qu'il s'agisse de projets (industrie, zone d'aménagement concerté,...) ou de documents de planification (plan local d'urbanisme, schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux...).

L'évaluation environnementale est une démarche visant à intégrer l'environnement dès le début et tout au long du processus d'élaboration et de décision d'un projet, d'un plan ou d'un programme. Elle consiste à appréhender l'environnement dans sa globalité, à rendre compte des effets prévisibles et à proposer des mesures permettant d'éviter, réduire ou compenser ces impacts potentiels (source : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie-DRIEE).

La Société du Grand Paris est un établissement public à caractère industriel et commercial, placé sous la tutelle du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, du ministre de l'économie et des finances et du ministre de la cohésion des territoires et du ministre de l'action et des comptes publics.. En application des dispositions de l'article R.122-6 du code de l'environnement, du fait du statut de la Société du Grand Paris, l'Autorité environnementale est le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

L'avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la modification de la déclaration d'utilité publique de la ligne 15 Est du réseau complémentaire de transport du Grand Paris entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre a été rendu le 26 juillet 2017 (avis n°2017-33). Il est présenté dans la pièce J.8.b du présent dossier d'enquête préalable à la modification de la déclaration d'utilité publique.

De plus, pour une parfaite information, sont annexés à la présente pièce, l'avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la ligne 15 Est du réseau complémentaire au réseau de transport du Grand Paris n°2015-93 et son mémoire en réponse (pièces J8.a et J9.a du présent dossier d'enquête préalable à la modification de la déclaration d'utilité publique de la Ligne 15 Est).

En préambule des compléments apportés suite à l'avis de l'Autorité environnementale, il convient de rappeler les principes de réalisation des études d'impact du Grand Paris Express.

### Un processus itératif de concertation visant à éviter les impacts

La doctrine dite « éviter-réduire-compenser » vise en priorité à éviter les impacts d'un projet, à défaut, à les réduire et en dernier recours à compenser ses impacts résiduels. Elle constitue un principe d'action de la réalisation du Grand Paris Express.

Ainsi, une évaluation environnementale a priori des impacts du projet sur l'environnement a été réalisée en 2010 à l'échelle du programme dans son ensemble, sur la base d'un fuseau d'étude d'au moins trois kilomètres de large. Cette évaluation a été soumise au débat public du projet du Grand Paris qui a été mené par la Commission nationale de débat public (CNDP) du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011.

Puis, les études d'impact successives par tronçon de ligne sont réalisées de manière coordonnée avec les études d'insertion technique des infrastructures qui permettent de faire évoluer les tracés et les méthodes constructives du projet en fonction des enjeux environnementaux et anthropiques, ainsi que des contraintes technico-économiques.

### Une réalisation des études d'impact au stade des études préliminaires

La stratégie d'ordonnement des procédures et donc en particulier des demandes d'autorisations administratives (au titre du code de l'environnement, du code forestier et du code de l'urbanisme notamment) est déterminée en fonction des objectifs de calendrier de réalisation du Grand Paris Express fixés par le Gouvernement. Les objectifs de mise en service qui ont été déterminés pour chaque tronçon imposent l'anticipation des procédures réglementaires. En particulier, les procédures foncières impliquent des délais très contraignants pour le projet, dans le cas où une expropriation doit être menée.

Dans cette même perspective, le choix de réaliser les études d'impact intégrées aux dossiers d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique sur la base des études d'infrastructures préliminaires a été fait. Cette disposition présente en outre l'intérêt de pouvoir effectivement prendre des variantes en considération, dans une évolution itérative entre l'évaluation environnementale et les études d'infrastructures. Les enjeux environnementaux sont ainsi appréhendés en amont et certains ont influé de manière substantielle les positionnements et méthodes constructives des ouvrages.

### Une actualisation des études d'impact à venir

Conformément à l'article R.122-8 du code de l'environnement, l'étude d'impact menée dans le cadre de la déclaration d'utilité publique modificative de la ligne 15 Est fera l'objet d'une mise à jour dans le cadre des procédures administratives ultérieures nécessaires au lancement des travaux. Il s'agit en particulier des procédures pour obtenir les autorisations administratives requises au titre du code de l'environnement, du code forestier et du code de l'urbanisme (en lien avec le dossier d'autorisation environnementale réunissant notamment les procédures « Loi sur l'eau », « défrichement », « espèces protégées »...).

Les données techniques alors disponibles permettront d'analyser plus spécifiquement certains impacts du projet sur l'environnement, qui nécessitent une connaissance très précise du positionnement et du dimensionnement des ouvrages.

### Grille de lecture du présent document

Le présent document reprend les remarques et avis formulés par l'Autorité environnementale, texte en bleu, puis détaille les réponses de la Société du Grand Paris à ces remarques et avis.



# Sommaire

---



1. Présentation des modifications apportées au projet .....	8
Modification de l'implantation prévue du SMR/SMI .....	8
2. Analyse de l'étude d'impact .....	9
2.1 Analyse de l'état initial - Sols pollués.....	9
2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu .....	10
2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts - Milieux naturels.....	10
2.4 Résumé non technique .....	12



Le présent document apporte des éléments de réponse aux recommandations formulées par l'Autorité environnementale dans son avis délibéré n°2017-33 adopté lors de la séance du 26 juillet 2017 sur « la modification de la déclaration d'utilité publique (DUP) de la Ligne 15 Est du réseau de transport public du Grand Paris (93-94) ».

Le présent avis constitue le second avis de l'Ae sur le dossier de la ligne 15 Est. L'Ae s'est déjà exprimée sur les différentes composantes de ce projet, auquel la modification envisagée de la DUP n'apporte que trois évolutions circonscrites. Le présent avis ne reprend donc pas le contenu de l'avis n° 2015-93 qui reste majoritairement d'actualité.

L'étude d'impact du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative a été actualisée en intégrant les réponses apportées au précédent avis de l'Autorité environnementale (contenu de la pièce J8 du dossier d'enquête de DUP initial, repris dans l'annexe J8.a du présent dossier d'enquête préalable à la modification de la déclaration d'utilité publique de la Ligne 15 Est).

Le présent dossier répond donc également à l'avis de l'Ae n°2015-93 relatif au précédent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

L'Ae recommande donc de surligner les principales formulations nouvelles, de manière différente selon qu'elles sont liées aux trois modifications justifiant la demande de DUP modificative, ou qu'elles relèvent de l'actualisation de l'étude d'impact.

Les modifications apportées dans le présent dossier par rapport au dossier d'enquête initial sont liées :

- Aux modifications de projet (modification de l'implantation du site de maintenance au site Montgolfier et élargissement des emprises chantiers de l'ouvrage annexe 671 et de la gare Bondy) ;
- A l'intégration des réponses au précédent avis ;
- A l'actualisation de l'étude d'impact.

Pour faciliter l'identification et le suivi des modifications apportées, un tableau a été réalisé au chapitre A2.4 « Intégration de ces modifications dans le dossier d'enquête publique », pages 26 et suivantes de la pièce A2 du présent dossier. Ce tableau synthétise l'ensemble de ces modifications, en indiquant pour chacune son origine et sa localisation dans le dossier (pièce, chapitre, sous-chapitre).

Le surlignage dans le dossier des modifications apportées en différenciant leur origine viendrait en redondance de ce tableau et supposerait un code à trois couleurs qui alourdirait la lecture du dossier. De plus, pour les cartographies de l'étude d'impact, qui cumulent parfois plusieurs types de modifications, la mise en place de ce code couleur ne serait pas possible.

En conséquence, la Société du Grand Paris a choisi de ne conserver que le chapitre 4 de la pièce A2 comme outil de suivi des modifications apportées par rapport au dossier d'enquête initial. Cependant, afin d'améliorer la lisibilité du dossier, la SGP prévoit également de compléter le dispositif de communication réglementaire par un dispositif de communication complémentaire. Celui-ci vise notamment à faciliter la lecture du dossier d'enquête. Plusieurs outils seront ainsi déployés :

- Le dossier d'information. Document de 16 à 20 pages, il présente :
  - o Le Grand Paris Express et la Société du Grand Paris
  - o La Ligne 15 Est : carte et chiffre clés
  - o L'objet de l'enquête publique modificative et ses modalités. Il explique le projet et ses évolutions.
  - o Le dossier d'enquête : les pages où sont décrites les modifications apportées
  - o Les trois sites concernés : les sites présentés lors de l'enquête initiale, les raisons des modifications, les évolutions, l'analyse comparative thématique
 Ce document sera mis en dépôt dans les lieux d'enquête. Il sera également accessible en ligne. Enfin, il sera diffusé à l'occasion de la réunion publique.

- Le sommaire détaillé du dossier d'enquête. Document A3 recto-verso, plastifié, il présente :
  - o L'objet de l'enquête publique modificative
  - o Le contenu du dossier d'enquête
  - o Des orientations sur les pièces à lire selon le temps dont dispose le lecteur (30 minutes, ou 30 minutes à 1 heure)
  - o Les références (pièce et pages) de certaines informations, telles que celles portant sur les sites faisant l'objet de modifications
  - o Les modalités de l'enquête
 Ce document est consultable sur les lieux d'enquête.

- Le guide de consultation. Document de 12 pages, il explique :
  - o Le sommaire du dossier d'enquête
  - o Un préambule, rappel de ce que sont l'enquête publique modificative et le dossier d'enquête
  - o Les modalités de l'enquête
  - o Les contenus de chacune des pièces du dossier

Ces types de supports, déjà proposés lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la Ligne 15 Est, tenue au printemps 2016, ont été développés pour détailler de manière pédagogique les évolutions du dossier dans un document communiquant, distinct du dossier réglementaire.

## 1. Présentation des modifications apportées au projet

Modification de l'implantation prévue du SMR/SMI

Selon la SGP, le changement de site permet également de répondre plus facilement à une demande du STIF (aujourd'hui Île-de-France Mobilités) de garantir une absence totale de remisage en ligne à l'échelle de la ligne 15 dans son ensemble, ce qui concerne un peu moins de 130 rames.

Cette exigence aurait été formulée trop tardivement, selon la SGP, pour que le projet de la ligne 15 Est, soumis initialement à avis d'autorité environnementale et enquête publique selon un calendrier prédéterminé, ait pu pleinement prendre en compte toutes ses implications, sur un projet dont la maîtrise d'ouvrage n'a été transférée du STIF à la SGP que par une convention signée en avril 2015.

La pièce A2 du présent dossier d'enquête publique rappelle les principales étapes ayant conduit à envisager la localisation du SMR/SMI sur le site de Montgolfier :

« Des études préliminaires, intégrant le SMR/SMI sur le site de la Garenne, ont été menées sur la ligne « orange » en 2013-2014, sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), et ont donné lieu à un Schéma de Principe adopté par le Conseil du STIF le 10 décembre 2014.

Le STIF a ensuite confié la maîtrise d'ouvrage du tronçon allant de Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre, désormais dénommé « Ligne 15 Est », à la Société du Grand Paris. Ce transfert de maîtrise d'ouvrage à la SGP a été validé par le Conseil du STIF du 11 février 2015 et par le Conseil de surveillance de la SGP du 16 février 2015, ainsi que par les ministères de tutelle de la Société du Grand Paris ainsi que celui du Budget. Une convention de maîtrise d'ouvrage a été conclue en date du 28 avril 2015 entre le STIF et la Société du Grand Paris.

Dans le rapport et la délibération n°2015/516 du 7 octobre 2015 portant sur le dossier d'enquête publique de la Ligne 15 Est, le STIF a rappelé sa demande, formulée dans le cadre de son approbation du dossier d'enquête publique de la ligne 15 Ouest, d'une absence de remisage en ligne du matériel roulant à l'échelle de la ligne 15 dans son ensemble (c'est-à-dire le fait de ne pas remiser les rames dans la section courante du tunnel) ainsi que sa demande à la SGP d'étudier une offre de stationnement supplémentaire correspondant à une fréquence de 90 secondes pour le long terme et de proposer les mesures conservatoires nécessaires. Cette demande liée aux besoins d'exploitation à long terme nécessitait d'examiner des scénarios permettant d'augmenter la capacité de remisage « hors ligne » sur la ligne 15. Différentes alternatives d'accroissement de la capacité de remisage ont ainsi été envisagées. La modification du SMR de Champigny, implanté sur la ligne 15 Sud, aurait entraîné un retard dans la livraison de la ligne 15 Sud et aurait nécessité une augmentation de coûts très importante, compte tenu de son implantation semi-enterrée et du stade très avancé des études de conception du site. La création de voies de remisage supplémentaires dans un ouvrage d'arrière-gare aurait eu également un impact financier important. C'est l'augmentation de la capacité de remisage sur le SMR prévu à Rosny-sous-Bois qui a donc été privilégiée par la SGP. »

De fait, le dossier présenté à l'enquête publique en mai / juin 2016 précisait (pièce D, page 51) :

« Pour couvrir les besoins de remisage estimés à 125 positions à terme (c'est-à-dire à pleine capacité d'exploitation de la ligne), il est envisagé de porter le nombre de positions de remisage associées à la ligne 15 Est à une soixantaine de places environ, à ajuster en fonction des études ultérieures et des possibilités offertes par ailleurs sur l'ensemble de la ligne 15. En effet, la ligne 15 Sud, par le biais du SMR de Champigny et du terminus de Noisy-Champs offre, à ce stade des études, une capacité de remisage de 65 positions de remisage disponibles en dehors du service voyageur. »

Toutefois, comme l'indique la pièce A2 du présent dossier, « les besoins d'espaces additionnels [sur le site de La Garenne] pour intégrer les places de remisage complémentaires augmenteraient les impacts sur les zones résidentielles car ils nécessiteraient des acquisitions foncières supplémentaires. »

Par conséquent, sur recommandation de la commission d'enquête publique, la SGP a réalisé des études complémentaires sur le site de Montgolfier : les études préliminaires réalisées par SNCF Réseau ont confirmé la possibilité de déplacement des installations ferroviaires sur la moitié nord du faisceau actuel, et celles menées par la SGP à la fois sur les emprises ainsi libérées et les terrains riverains, ont confirmé la possibilité d'implanter les fonctions du SMR et du SMI, et de définir l'assiette foncière nécessaire à cette fin.

Compte tenu des observations avancées lors de l'enquête publique de 2016, et des résultats des études préliminaires réalisées par SNCF Réseau, confirmant la faisabilité de la libération des emprises ferroviaires, la SGP a réalisé des études préliminaires, conclues en 2017, visant à implanter le site de maintenance en correspondance du site de Montgolfier.

[L'Autorité environnementale recommande de démontrer en quoi le nouveau site SMR/SMI de Montgolfier permet de garantir une absence totale de remise en ligne à l'échelle de la ligne 15 dans son ensemble.](#)

Une analyse multicritère entre les deux sites, celui de La Garenne et de Montgolfier, a permis à la SGP en début d'année 2017, d'optimiser le projet en retenant ce dernier, qui s'avère être encore plus avantageux, tant en termes financiers qu'environnementaux.

Concernant la politique de remisage à l'échelle de la ligne 15, la pièce D du présent dossier d'enquête publique précise (pièce D, page 55) :

- un besoin de remisage à pleine capacité d'exploitation de la ligne confirmé à 125 places ;
- pour répondre à ce besoin : une capacité de remisage de 55 places sur le site de Montgolfier et une capacité de remisage hors ligne de 70 places sur le reste de la ligne 15 hors site de Montgolfier.

Les 70 places hors ligne sur le reste de la ligne 15 se répartissent comme suit :

- 65 places au SMR de Champigny-sur-Marne et au terminus de Noisy-Champs sur la ligne 15 Sud (comme évoqué dans l'extrait référencé plus haut de la pièce D du dossier d'enquête publique de la ligne 15 Est présenté à l'enquête en mai / juin 2016) ;
- 1 place sur une voie d'évitement à Nanterre La Folie sur la ligne 15 Ouest ;
- 4 places au terminus de Champigny Centre sur la ligne 15 Est.



## 2. Analyse de l'étude d'impact

Dans l'état des investigations des rapporteurs, il ne peut être par ailleurs exclu que quelques modifications annoncées dans le tableau n'aient pas été faites, et réciproquement que toutes les modifications ne soient pas listées en annexe de la pièce A2.

L'Ae recommande de surligner les principales formulations nouvelles, de manière différente selon que l'actualisation de l'étude d'impact soit rendue nécessaire par l'évolution du projet à l'issue de la précédente enquête publique, ou par les trois modifications justifiant la demande de DUP modificative.

Le surlignage dans le dossier des modifications apportées en différenciant leur origine viendrait en redondance de ce tableau et supposerait un code à 3 couleurs qui alourdirait la lecture du dossier. De plus, pour les cartographies de l'étude d'impact, qui cumulent parfois plusieurs types de modifications, la mise en place de ce code couleur n'est pas possible.

En conséquence, la Société du Grand Paris a choisi de ne conserver que le chapitre 4 de la pièce A2 comme outil de suivi des modifications apportées par rapport au dossier d'enquête initial. Le dossier d'information, le sommaire détaillé et le guide de consultation doivent, en outre, répondre à un enjeu de lisibilité du dossier.

La présente analyse porte donc uniquement sur les quelques éléments nouveaux, l'analyse de l'étude d'impact de l'avis n° 2015-93 restant valable. Dans la suite de cet avis, lorsque qu'une partie de l'étude d'impact n'a pas été modifiée, ou que ces modifications n'appellent pas de commentaire, l'Ae renvoie directement le lecteur à son avis n° 2015-93.

Pour une parfaite information du public, sont annexés à la présente pièce l'avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la ligne 15 Est du réseau de transport complémentaire du Grand Paris n°2015-93 et son mémoire en réponse (pièces J8.a et J9.a du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la Ligne 15 Est).

Cependant, l'étude d'impact a été actualisée dans le présent dossier afin d'intégrer les réponses à l'avis n°2015-93 sur la précédente étude d'impact.

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. Elle considère ainsi qu'une actualisation plus globale de l'étude d'impact sera nécessaire au stade de la procédure d'autorisation environnementale.

Conformément à l'article R.122-8 du code de l'environnement, l'étude d'impact menée dans le cadre de la déclaration d'utilité publique modificative de la ligne 15 Est fera l'objet d'une mise à jour dans le cadre des procédures administratives ultérieures nécessaires au lancement des travaux. Il s'agit en particulier des procédures pour obtenir les autorisations administratives requises notamment au titre du code de l'environnement, du code forestier et du code de l'urbanisme (en lien avec le dossier d'autorisation environnementale réunissant notamment les procédures « Loi sur l'eau », « défrichement », « espèces protégées »...).

Les données techniques alors disponibles permettront d'analyser plus spécifiquement certains impacts du projet sur l'environnement, qui nécessitent une connaissance très précise du positionnement et du dimensionnement des ouvrages.

### 2.1 Analyse de l'état initial - Sols pollués

L'Ae considère que le dossier devrait dès à présent fournir des éléments d'analyse qualitatifs et quantitatifs sur une éventuelle pollution des sols sur ce secteur.

L'Ae recommande de présenter, sur les nouvelles emprises concernées par la modification de la DUP, des éléments sur les enjeux en termes de pollution des sols.

L'étude d'impact indique dans la pièce G.1, chapitre 2.2.2.5 « Qualité des sols et sites pollués », la méthodologie qui s'applique à l'ensemble du projet pour l'analyse des pollutions présentes. Une fiche action dans le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED), pièce G.4.2 du dossier d'enquête concerne également le traitement des terres polluées, chapitre 2.5 « Action : traiter les terres polluées ».

La caractérisation des pollutions présentes s'appuie sur les éléments bibliographiques disponibles, comme les données ICPE, BASIAS et BASOL. La Société du Grand Paris s'appuie également sur un bureau d'étude spécialisé pour la conduite de diagnostics pollution. A ce titre, des études historiques et documentaires sont engagées au niveau des secteurs concernés par l'implantation d'ouvrages émergents. Une étude a également été menée par SNCF Réseau sur l'emprise ferroviaire du site de Montgolfier (proposée comme futur SMR/SMI).

En fonction des conclusions des études historiques conduites, des investigations de terrain sur les sols et les eaux souterraines seront réalisées au moyen de sondages et de piézomètres afin de caractériser quantitativement et qualitativement l'état de la pollution actuelle. Les carottes et les eaux prélevées feront l'objet d'analyses en laboratoire.

Pour les sites identifiés comme les plus sensibles, des plans de gestion seront élaborés, ainsi que des Analyses des Risques Résiduels (ARR). Le premier document vise à permettre une gestion adaptée des sols pollués lors des phases de chantier ; le second intervient lorsque la totalité des polluants présents n'a pas pu être traitée ; il permet de vérifier que les teneurs résiduelles ou les conditions d'exposition au risque après travaux d'aménagement sont compatibles avec les usages projetés sur le site.

A ce stade des études, sur les emprises de l'OA6701 et SMR/SMI de Montgolfier occupées par des sites industriels, des activités potentiellement polluantes ont été identifiées (ICPE, BASIAS pour les deux sites et BASOL pour OA6701).

Les risques sur les emprises élargies de la gare de Bondy sont limités. Un site BASIAS a été identifié à proximité mais son activité est terminée depuis 2002.

Des sondages sont prévus sur l'ensemble des sites pour caractériser plus précisément la nature des sols et des eaux. En fonction des résultats et des aménagements envisagés par le projet, des mesures adaptées seront définies selon la méthodologie décrite précédemment.

Sur les emprises ferroviaires du site de Montgolfier, des sondages ont été réalisés par SNCF-Réseau en Mars 2017. Ceux-ci ne mettent pas en évidence l'existence de terres polluées au droit du terrain nécessitant des travaux de dépollution autres que les excavations liées au projet lui-même et donc à la gestion des déblais dans les règles de l'art et le respect de la réglementation associée. Cependant, la nature ferroviaire des emprises nécessitera la mise en place d'un suivi adapté en phase travaux en particulier concernant la gestion des terres, ainsi que du ballast, des traverses et des appareils de voie en tant que déchets du chantier.

## 2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Pour le déplacement du SMR/SMI, l'analyse conclut que le site de Montgolfier est plus favorable sur l'ensemble des thématiques étudiées, à l'exception du milieu naturel.

Au stade des études préliminaires réalisées par le STIF en 2015, deux opportunités foncières occupées par des zones d'activité ont été identifiées pour l'implantation du SMR/SMI : le site de la Garenne et le site du Péripôle, zone d'activité logistique faisant l'objet de réflexion quant à l'orientation de sa mutation.

L'analyse comparative de ces deux sites et de leur tunnel de raccordement a amené à privilégier le site de la Garenne. Il a été établi que ce site était plus favorable que Péripôle, en particulier concernant les impacts sur le milieu humain, le transport et les déplacements. De plus, cette solution s'avérait moins coûteuse et plus fonctionnelle.

Suite au transfert de maîtrise d'ouvrage du STIF vers la SGP, des études préliminaires complémentaires ont été menées sur le site de la Garenne mais également sur l'opportunité d'envisager une implantation alternative sur le site de Montgolfier. Ce sont ces deux solutions qui sont décrites et comparées dans le présent dossier de DUP modificative.

L'Autorité environnementale recommande d'exposer de manière plus précise les conclusions de « l'analyse environnementale comparée des avantages et inconvénients » des deux extensions de chantier prévues.

Concernant les conclusions de l'évaluation de l'impact de l'extension de l'emprise chantier de l'ouvrage annexe 671 :

Le secteur d'extension de l'emprise chantier est totalement anthropisé. L'impact de ce chantier sur le milieu naturel local sera donc très faible. Dans le même temps, cette extension permet d'envisager l'utilisation du mode ferroviaire pour une partie de l'approvisionnement du chantier, se traduisant par un impact potentiel favorable sur le milieu naturel, les déplacements et la qualité de l'air, le mode ferroviaire étant plus vertueux que le mode routier du point de vue environnemental. L'impact sur l'environnement est donc jugé favorable.

Concernant les conclusions de l'évaluation de l'impact de l'extension de l'emprise chantier au sud de la gare de Bondy :

Du point de vue du patrimoine, aucun périmètre de protection n'est intercepté et l'extension n'aura donc pas d'impact. Du point de vue du paysage, cette extension permettra notamment en phase chantier d'éviter une circulation importante de poids lourds dans le centre de Bondy. Par ailleurs, la restitution des emprises permettra un réaménagement urbain de ces espaces. L'impact sur le paysage et le patrimoine est donc jugé favorable.

## 2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts - Milieux naturels

L'Ae recommande de mieux caractériser l'impact de l'implantation du SMR/SMI sur les continuités écologiques, et d'indiquer si des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation spécifiques sont prévues.

Deux types de zones composent le réseau des continuités écologiques :

- les zones « sources » ou « puits » sont des milieux homogènes de grande superficie présentant une forte densité et diversité d'espèces, correspondant aux « cœurs » ou aux « nœuds » du réseau ;
- les « corridors » écologiques sont des milieux de plus petite taille, linéaires ou ponctuels, permettant de relier les zones sources entre elles, en l'absence d'obstacle. Les corridors forment trois types de trame : la trame aquatique, la trame forestière et la trame des milieux ouverts.

Le site de Montgolfier est identifié comme porteur d'enjeu moyen au regard de sa richesse floristique (Gaillet de Paris) et faunistique (avifaune, herpétofaune, chiroptérofaune). Il s'agit d'un espace enclavé, situé dans un tissu urbain dense, bordé au sud et à l'est par l'autoroute et le réseau ferré, présentant peu de connexions écologiques efficaces avec les zones vertes des environs.

Il ne présente toutefois pas les caractéristiques, ni d'une zone « source », ni d'un « corridor » structurant de la trame verte et bleue d'Ile-de-France.

Il n'est d'ailleurs identifié par aucun document officiel en tant qu'élément de continuité écologique. Les extraits des cartes suivantes, présentées dans le dossier, montrent que le site se situe hors des éléments et des enjeux officiels de la trame verte et bleue.



Carte SRCE : éléments constitutifs de la trame verte et bleue



Carte SRCE : objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue



Carte SDRI F : trame verte

Les inventaires réalisés in situ dans le cadre de l'élaboration de la présente étude d'impact ont identifié ce site comme une zone relais pour une faune à faible enjeu et bénéficiant d'un bon état de conservation, non remis en cause par la disparition de ce site, et bénéficiant d'habitats de report à proximité.



Carte des corridors identifiés in situ

Il est important de rappeler que le site est irrégulièrement exploité en tant que base de travaux d'entretien et maintenance du réseau ferroviaire.

Enfin, plusieurs parcs et jardins privés avoisinent le site et constituent des habitats et une trame de déplacement de report.

Son changement d'occupation correspond à l'artificialisation et à l'intensification de l'occupation humaine d'une zone relais de faible importance, sans que cela remette en question le fonctionnement des espèces qui le fréquentent aujourd'hui. L'aménagement du SMR/SMI conservera autant que possible des espaces de pelouse-friche et des substrats minéraux sur les délaissés. Un linéaire arboré de plusieurs mètres de large pourra être aménagé sur une portion du site, si possible en réconfortant la végétation existante en limite d'emprise, pour maintenir la fonctionnalité de corridor local pour les insectes et les chiroptères et oiseaux. Sur ces zones, l'usage de pesticides sera proscrit. En l'absence d'espèce à enjeu, aucune autre mesure d'évitement, réduction ou compensation n'est envisagée.

Un expert écologue sera associé aux travaux et aidera à cibler les enjeux, pour adapter dans la mesure du possible l'emplacement des emprises chantier et surtout le planning d'intervention.

L'Ae recommande d'indiquer quelles seront les mesures mises en place pour lutter contre le développement des espèces exotiques envahissantes présentes sur le site de Montgolfier, en phase travaux comme en phase exploitation.

En phase travaux, les dossiers de consultation des entreprises prévoient d'imposer la mise en œuvre d'actions préventives contre les plantes envahissantes afin d'éviter leur dissémination et leur prolifération.

Les secteurs présentant des plantes exotiques envahissantes mais non terrassés sont balisés et clôturés, et les secteurs proches sontensemencés au plus vite après la mise en place de terre végétale.

Les secteurs présentant des plantes exotiques envahissantes et devant être terrassés sont traités différemment en fonction des espèces envahissantes présentes :

- dans le cas d'espèces à reproduction par dissémination de graines :
  - o hors période de fructaison, la plante et ses racines ainsi que la terre végétale sur 30 cm de profondeur et 3 m de diamètre sont arrachées, et stockées sur bâche ou géotextile à l'abri du vent, puis évacuées en compartiments fermés (camions, wagons ou barges étanches et bâchés), et enfouis sous 2 m de remblais dans le lieu d'élimination des déchets,
  - o en période de fructaison, si l'arrachage ne peut avoir lieu avant cette période, les parties aériennes sont coupées avec précaution et stockées dans des sacs étanches, le reste de la plante est traité comme hors période de fructaison.
- dans le cas d'espèces à reproduction végétative (drageonnage, bouturage, fragmentation des tiges et rhizomes), l'arrachage doit être réalisé avec précaution pour retirer la totalité de l'appareil racinaire, puis stockés et évacués de la même façon que les espèces à reproduction par dissémination par graine.

Les terres contaminées ne sont pas replacées au droit ou à proximité (15 m) de zones en eau ou humide, de zone naturelle protégée ou désignée (ZNIEFF) ni au droit d'aire de protection de captage d'eau potable.

Le matériel utilisé pour l'arrachage et le traitement des parties aériennes ou des terres contaminées est nettoyé (enlèvement des résidus de plantes) après chaque usage et si possible spécifique à cet usage. Si de l'eau est utilisée pour ce nettoyage, elle est filtrée (géotextile ou filtre à paille) avant rejet et l'eau et les résidus de nettoyage sont traités comme les terres contaminées.

En phase exploitation, afin d'éviter l'implantation d'espèces exotiques envahissantes, les espaces verts du site sont plantés d'espèces locales contrôlées, et les plantations sont entretenues afin de maintenir une occupation des sols et un couvert empêchant l'implantation d'espèces non désirées.

Les zones non plantées mais propices à l'implantation d'espèces végétales (ballast, etc...) sont entretenues.

#### 2.4 Résumé non technique

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

L'ensemble des réponses aux recommandations formulées ont été apportées via le présent document (pièce J.9.b). En conséquence, le résumé non technique ne nécessite pas de mise à jour.





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

[www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr)