



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale 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)**

**n°Ae : 2017-33**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 26 juillet 2017, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis 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).*

*Étaient présents et ont délibéré : Marie-Hélène Aubert, Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Thierry Galibert, Philippe Ledenvic, Serge Muller, Thérèse Perrin, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian.*

*En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Étaient absents ou excusés : Fabienne Allag-Dhuisme, François Duval, François Letourneux, François-Régis Orizet.*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Seine-Saint-Denis, le dossier ayant été reçu complet le 4 mai 2017*

*Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.*

*Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 18 mai 2017 :*

- *le préfet de département de la Seine-Saint-Denis, et a pris en compte sa réponse en date du 9 juin 2017,*
- *le préfet de département du Val de Marne.*
- *la ministre chargée de la santé.*

*En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 18 mai 2017 :*

- *la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France, et a pris en compte sa réponse en date du 24 juillet 2017.*

*Sur le rapport de Christian Barthod et Charles Bourgeois, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.*

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

Le dossier soumis à l'avis de l'Ae par la société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage, porte sur des modifications limitées du projet de ligne 15 Est du Grand Paris Express (GPE), tel que la déclaration d'utilité publique (DUP) l'a entériné par arrêté interpréfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017.

Le présent avis constitue le second<sup>2</sup> 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.

Les trois modifications apportées portent sur :

- la modification de l'implantation prévue pour le SMR/SMI<sup>3</sup> de Rosny-sous-Bois, depuis le site de la Garenne vers le site de Montgolfier,
- l'élargissement d'environ 1,4 ha de l'emprise temporaire du chantier de la gare de Bondy,
- l'élargissement d'environ 5,7 ha de l'emprise temporaire du chantier de l'ouvrage annexe 671.

Les principaux enjeux environnementaux soulevés par les modifications apportées par la SGP au projet initial sont, selon l'Ae :

- les nuisances acoustiques ;
- la grande richesse en biodiversité ordinaire de la friche SNCF sur laquelle est prévue l'implantation du SMR/SMI ;
- l'éventuelle présence de sols pollués sur les emprises nouvelles, et notamment sur le site du SMR/SMI.

Malgré certaines dispositions prises par le maître d'ouvrage, il reste très laborieux de trouver dans le dossier les modifications apportées depuis la DUP initiale. 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.

Elle recommande également :

- de démontrer que le nouveau site SMR/SMI de Montgolfier permet de garantir une absence totale de remisage en ligne<sup>4</sup> à l'échelle de la ligne 15 dans son ensemble,
- de détailler plus en amont les conclusions de « l'analyse environnementale comparée des avantages et inconvénients » des deux extensions de chantier prévues,
- de présenter, sur les nouvelles emprises concernées par la modification de la DUP, des éléments sur les enjeux en termes de pollution des sols,
- 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.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations, précisées dans l'avis détaillé.

---

<sup>2</sup> [Avis n°2015-93, adopté le 20 janvier 2016.](#)

<sup>3</sup> SMR : site de maintenance et de remisage, qui assure les activités de maintenance préventive et corrective ainsi que le nettoyage quotidien des rames et leur remisage en dehors des périodes d'utilisation ; SMI : site de maintenance des infrastructures, qui assure les activités de maintenance préventive et corrective de l'ensemble des infrastructures de la ligne (voies, caténaires, équipements...)

<sup>4</sup> C'est-à-dire de ne pas remiser les rames dans la section courante du tunnel.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation des modifications apportées au projet, et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte

Le dossier soumis à l'avis de l'Ae par la société du Grand Paris (SGP)<sup>5</sup>, maître d'ouvrage, porte sur des modifications limitées du projet de ligne 15 Est du Grand Paris Express (GPE), tel que la déclaration d'utilité publique (DUP) l'a entériné par arrêté interpréfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017.

Le projet de ligne 15 Est, reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny centre, s'insère dans le territoire des départements de la Seine-Saint-Denis (93) et du Val-de-Marne (94). Les trois modifications envisagées se situent toutes dans le département de la Seine-Saint-Denis. Deux d'entre elles découlent notamment de la possibilité effective, désormais vérifiée, de mettre en oeuvre des options moins pénalisantes pour la population, sur la base des remarques faites lors de l'enquête publique et des recommandations de la commission d'enquête publique. La troisième découle de l'approfondissement des études et de l'option nouvelle prise par la SGP d'implanter une "base chantier systèmes"<sup>6</sup>, sur une emprise chantier qui se révèle, dans le contexte de ce besoin nouveau, trop faible.

Le présent avis constitue le second<sup>7</sup> de l'Ae sur le dossier de la ligne 15 Est (anciennement dénommée ligne orange). 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. Un mémoire en réponse au premier avis a été produit par la SGP ; celui-ci a été largement repris dans la version actualisée de l'étude d'impact produite à l'appui du présent dossier. Ces ajouts ne changent pas de manière significative la qualité de l'étude d'impact ou la prise en compte de l'environnement par le projet. Pour ces raisons, le présent avis ne reprend pas le contenu de l'avis n° 2015-93 qui reste donc majoritairement d'actualité.

### 1.2 Présentation des modifications apportées au projet

#### 1.2.1 Modification de l'implantation prévue du SMR/SMI<sup>8</sup>

Les conclusions de la commission d'enquête publique sur la DUP (pièce J-14 du dossier) identifient des "*impacts économiques et sociaux considérables*" (découlant notamment de "*nombreuses*

---

<sup>5</sup> Établissement public de l'État créé par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

<sup>6</sup> Dénomination utilisée par la SGP pour désigner une base chantier où sont stockées notamment les rails et les bobines de câbles, stockage très exigeant en emprise au sol.

<sup>7</sup> [Avis n°2015-93, adopté le 20 janvier 2016.](#)

<sup>8</sup> SMR : site de maintenance et de remisage, qui assure les activités de maintenance préventive et corrective ainsi que le nettoyage quotidien des rames et leur remisage en dehors des périodes d'utilisation ; SMI : site de maintenance des infrastructures, qui assure les activités de maintenance préventive et corrective de l'ensemble des infrastructures de la ligne (voies, caténares, équipements...)

expropriations de parcelles privées" et de "l'éviction des entreprises actuellement présentes sur le site") pour l'implantation du site de maintenance et de remisage du matériel roulant (SMR) et du site de maintenance des infrastructures (SMI) sur le site de La Garenne, suscitant une demande "instante" de la mairie et une forte mobilisation de la population. La recommandation n°5 des commissaires enquêteurs porte sur la recherche d'un site alternatif, en identifiant le site de Montgolfier.



Figure 1 : Principe du raccordement du site de Montgolfier à la ligne 15 Est (source : pièce A2 du dossier)

La première modification consiste donc à déplacer l'implantation conjointe prévue pour le SMR/SMI. Ces installations, initialement prévues sur le site dit de La Garenne (6,75 ha), sont désormais prévues sur le site dit de Montgolfier (13,5 ha), ces deux sites étant localisés sur la commune de Rosny-sous-Bois. Cela conduit nécessairement à modifier également l'emplacement prévu du tunnel de raccordement<sup>9</sup> et de l'ouvrage annexe associé (désormais OA724).

Le choix du nouveau site, très largement situé sur une emprise SNCF, rend nécessaire le déplacement d'une bretelle autoroutière de l'A103 (travaux sous maîtrise d'ouvrage SGP), le déplacement d'une partie du faisceau ferroviaire présent sur le site<sup>10</sup> (sous maîtrise d'ouvrage SNCF) et la démolition de bâtiments à usage logistique. La SGP a confirmé aux rapporteurs avoir obtenu l'accord de la SNCF et de la direction des routes d'Île-de-France (Dirif) pour cette option.

<sup>9</sup> Il s'agira d'un tunnel monotube de 1,3 km. Par ailleurs, la réalisation de la voie d'accès au SMR/SMI de Montgolfier à Rosny-sous-Bois se fera en partie (environ 300 mètres) selon la méthode du tunnel cadre construit à ciel ouvert, en tranchée ouverte (elle sera à terme recouverte).

<sup>10</sup> Ce site n'est aujourd'hui que partiellement utilisé. Les voies utilisées appartiennent à la Grande ceinture complémentaire et supportent un trafic de fret d'environ 80 convois par jour. Les voies non utilisées aujourd'hui sont constituées de voies de garage militaires abandonnées, et de voies de pré-acheminement de trains travaux SNCF, exploitées lors de travaux de régénération sur le réseau ferré national.

Le surcoût estimé de cette nouvelle option est de 152 millions d'euros HT, mais ne modifie pas significativement, selon la SGP, compte-tenu des montants en jeu pour l'ensemble de la ligne, l'évaluation socio-économique du projet<sup>11</sup>, qui n'a pas été changée<sup>12</sup>.

Les rapporteurs ont par ailleurs été informés oralement que :

- l'aire de chantier initialement prévue sur le site de Montgolfier n'a pas à faire l'objet d'une recherche de site alternatif, la configuration du site permettant de concilier l'aménagement du SMR/SMI et la fonction d'aire de chantier ;
- le scénario alternatif avec puits d'entrée au niveau du site de Montgolfier, mentionné dans l'étude d'impact mise à l'enquête publique en 2016 et maintenu dans l'étude d'impact actualisée (où il apparaît à de nombreuses reprises<sup>13</sup>) n'est plus d'actualité.

Selon la SGP, le changement de site permet également de répondre plus facilement à une demande du STIF<sup>14</sup> (aujourd'hui Île-de-France Mobilités) de garantir une absence totale de remisage en ligne<sup>15</sup> 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.

Le dossier ne présente cependant pas la démonstration de ce que la construction de ce nouveau site permettra effectivement répondre pleinement à cette demande du STIF. A ce titre, il conviendrait de présenter un récapitulatif des capacités de remisage hors ligne sur l'ensemble de la ligne 15, et de montrer de manière plus analytique en quoi l'option de Mongolfier apporte une meilleure réponse que l'option de la Garenne.

***L'Ae 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.***

### 1.2.2 Elargissement de l'emprise chantier de la gare de Bondy

La seconde modification vise à agrandir d'environ 1,4 ha l'aire de chantier de la gare de Bondy (commune de Bobigny), afin de rendre possible une solution d'évacuation des déblais de chantier

---

<sup>11</sup> Dans son avis du 20 janvier 2016, l'Ae écrivait : "Le coût d'investissement prévu pour la réalisation des infrastructures de la ligne 15 Est s'élève à 3,179 milliards d'euros HT aux conditions économiques de 201222, auxquels s'ajoutent 270 millions d'euros HT pour les acquisitions foncières, et 323 millions d'euros HT pour l'acquisition des matériels roulants. Il est précisé que tous les ouvrages de correspondance entre les gares GPE et les gares ou stations existantes sont pris en compte dans le coût des travaux supporté par la SGP. Le total de la ligne 15 Est représente 15 % du coût total des travaux du GPE sous maîtrise d'ouvrage SGP. Le niveau de précision du chiffrage n'est pas indiqué, et le dossier ne différencie pas les coûts respectifs de chacun des deux tronçons à réaliser à 5 années d'intervalle".

<sup>12</sup> Pièce F : "L'évolution du coût engendrée par la modification de programme ne représentant qu'environ 4,32 % du montant du projet de ligne 15 Est, il ne modifie pas l'économie générale du programme de travaux à l'échelle de l'ensemble des lignes du Grand Paris Express (lignes du réseau de transport public du Grand Paris auxquelles s'ajoute le réseau complémentaire structurant constitué par la ligne 15 Est) ni l'économie générale des travaux de la ligne 15 Est."

<sup>13</sup> Notamment sous la forme suivante : "Nota : étude d'un scénario alternatif avec puits d'entrée au niveau du site de Montgolfier. Un autre scénario reste à l'étude et pourrait remplacer le scénario 2. Ce scénario alternatif permettrait, avec la mise en oeuvre d'un puits d'entrée sur le site de Montgolfier. Des études sont en cours pour vérifier la possibilité d'évacuer les déblais par voie ferroviaire."

<sup>14</sup> STIF : syndicat des transports d'Île-de-France

<sup>15</sup> C'est-à-dire de ne pas remiser les rames dans la section courante du tunnel.

(par voie routière, et éventuellement fluviale<sup>16</sup>) qui ne traverse pas le centre ville et qui pénalise le moins possible les quartiers pavillonnaires. La commission d'enquête publique en a fait l'objet de sa recommandation n°6. La présente option conduit à ce que les camions rejoignent assez rapidement la RN186 et l'A3. Les terrains concernés par cette extension sont occupés par des pavillons et de petits bâtiments, ainsi que, selon la SGP, par quelques activités artisanales.

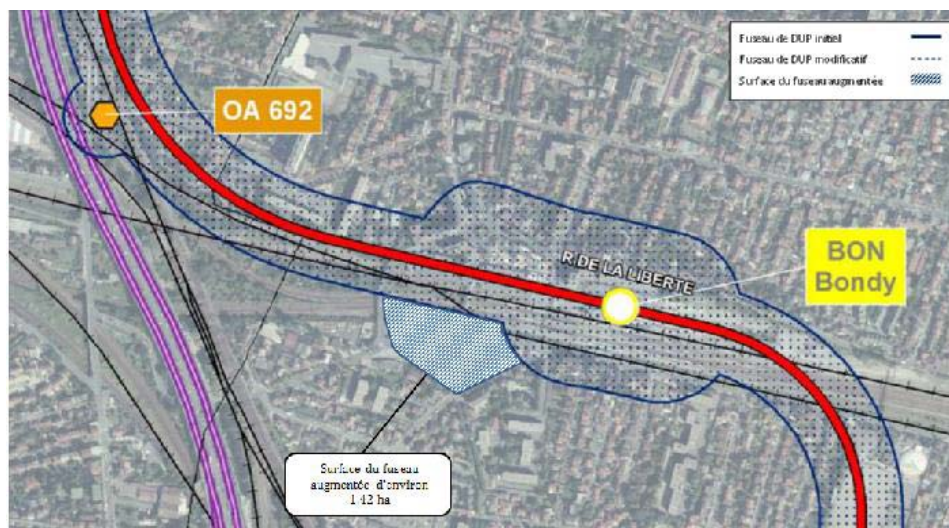


Figure 2 : Evolution du plan général des travaux concernant les emprises chantier de la gare de Bondy soumise à enquête publique (source : pièce A2 du dossier).

### 1.2.3 Elargissement de l'emprise chantier de l'ouvrage annexe 671

La troisième modification vise à agrandir très significativement (d'environ 5,7 ha) l'emprise chantier de l'ouvrage annexe 671 (OA671) sur la commune de Bobigny, d'une part pour accueillir une base chantier systèmes valorisant l'embranchement ferroviaire existant (sur la grande ceinture ferroviaire) qui devrait être remis en activité, d'autre part pour installer une annexe à la base travaux servant pour les travaux de la gare de Drancy-Bobigny. Le site concerné est actuellement un vaste site logistique et industriel.

<sup>16</sup> Le dossier précise que « L'approfondissement des études conduites depuis lors permet d'envisager des alternatives à l'évacuation des déblais par le nord, au travers notamment de la création d'emprises chantier déportées au sud du faisceau ferroviaire de la gare de Bondy (le transport des déblais au-dessus du faisceau ferroviaire pouvant s'effectuer à l'aide d'une bande transporteuse), puis un préacheminement des déblais vers un site d'évacuation fluviale le long du canal de l'Ourcq ou vers la base travaux en cours d'étude qui pourrait prendre place au niveau du faisceau ferroviaire Montgolfier, au sud de Bondy.» Il a cependant été précisé aux rapporteurs que l'option ferroviaire était complexe à mettre en place, la ligne ne pouvant libérer des voies et sillons rendant possible le stationnement de trains d'évacuation des déblais.

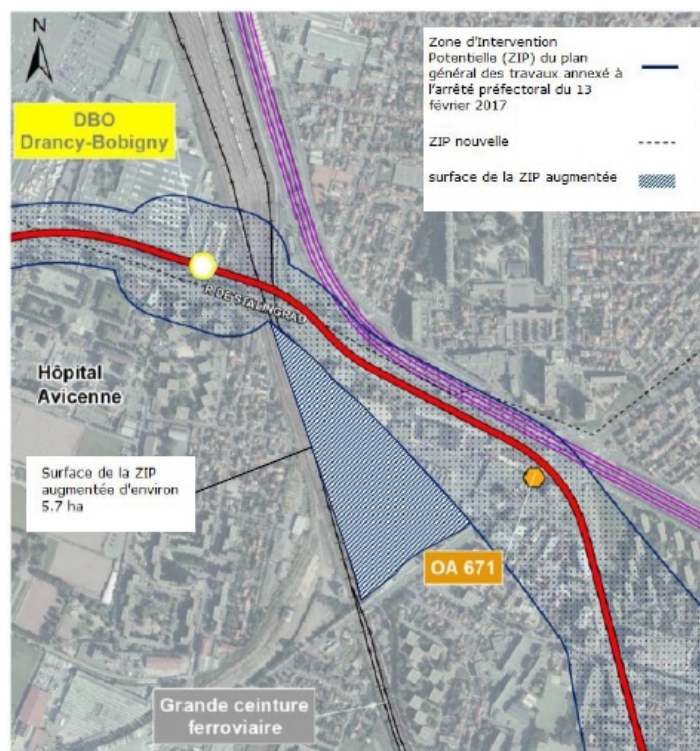


Figure 3 : Evolution du plan général des travaux concernant les emprises chantier de l'OA671 (source : pièce A2 du dossier)

### 1.3 Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à étude d'impact en vertu notamment des 5<sup>o</sup>17, 7<sup>o</sup>18, 8<sup>o</sup>19, et 36<sup>o</sup>20 de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, dans sa version applicable au projet, et doit faire l'objet d'une enquête publique au titre de ce même code. Cette enquête vaudra enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative au titre de l'article R.11-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et portera également sur la mise en compatibilité (MECDU) du plan local d'urbanisme (PLU) de la ville de Rosny-sous-Bois, l'étude d'impact correspondante ayant été soumise à l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de l'Île-de-France.

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences Natura 2000<sup>21</sup> ; elle comporte les éléments prévus par la réglementation et ses conclusions sur l'absence d'effet significatif sur l'état de conservation des espèces et des habitats naturels qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000 n'appellent pas de commentaires de l'Ae.

Le projet fera ultérieurement l'objet de procédures spécifiques :

- plusieurs enquêtes parcellaires successives, portant sur les emprises de terrains nécessaires à la réalisation du présent projet et permettant les acquisitions foncières

<sup>17</sup> Infrastructures ferroviaires

<sup>18</sup> Ouvrages d'art.

<sup>19</sup> Transports guidés de personnes : tramway, métros aériens et souterrains, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes

<sup>20</sup> Constructions, au-delà de certains seuils.

<sup>21</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).



- nécessaires, qui ne pourront être déterminées avec précision que lors d'études de conception à venir ;
- l'autorisation environnementale (applicable à compter du 1<sup>er</sup> mars 2017), dispositif qui fusionne les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE<sup>22</sup>) et les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumises au régime de l'autorisation<sup>23</sup>, en intégrant présentement les éventuelles demandes d'autorisations de défrichement<sup>24</sup>, et de dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés<sup>25</sup> ;
  - les demandes de permis de construire pour les gares et pour les SMR et SMI, le cas échéant avec avis de l'architecte des bâtiments de France ;
  - le dossier « bruit de chantier<sup>26</sup> ».

## ***1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae***

Les principaux enjeux environnementaux soulevés par les trois modifications apportées par la SGP au projet initial sont, selon l'Ae :

- les nuisances acoustiques ;
- la grande richesse en biodiversité ordinaire de la friche SNCF sur laquelle est prévue l'implantation du SMR/SMI ;
- l'éventuelle<sup>27</sup> présence de sols pollués sur les emprises nouvelles, et notamment sur le site du SMR/SMI.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

Malgré le précieux tableau situé au chapitre 4.1.5 de la pièce A2, récapitulant les chapitres qui ont fait l'objet de modifications depuis l'enquête publique de 2016, il est très laborieux de trouver dans le dossier d'une part ce qui concerne les trois modifications faisant l'objet d'une demande de DUP modificative, d'autre part ce qui relève de l'actualisation de l'étude d'impact, et notamment de la prise en compte des recommandations de l'Ae dans son avis de janvier 2016. 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..***

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

---

<sup>22</sup> Ceci concerne notamment le site de maintenance et de remisage (SMR) ;

<sup>23</sup> Code de l'environnement, articles L. 214-1 et suivants, et R. 214-1 et suivants.

<sup>24</sup> Code forestier, articles L.341-1 à L.341-10, L.342-1 et R.341-1 à R.341-9.

<sup>25</sup> Code de l'environnement, articles L. 411-1 et suivants et R. 411-1 et suivants.

<sup>26</sup> Code de l'environnement, article R. 571-50.

<sup>27</sup> Même si le dossier ne fait pas état de sondages et d'analyses de sols, comme il en a été fait au droit des gares.

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.

Elle rappelle son constat exprimé dans son avis n° 2015-93 : « *L'Ae note que l'étude d'impact ne se situe pas au degré de précision habituel pour les dossiers d'enquête publique préalable à une DUP, y compris pour les projets de grandes infrastructures linéaires de transport. [...] 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.

## **2.1 Analyse de l'état initial**

Les modifications apportées à l'état initial concernent très majoritairement l'intégration du site de Montgolfier, sur lequel doit être implanté le futur SMR/SMI. Les autres modifications portent sur certains compléments apportés suite à l'avis de l'Ae n° 2015-93, qui n'appellent pas de commentaires de l'Ae<sup>28</sup>.

Les sites concernés par les élargissements des emprises chantier, totalement anthropisés, ne font pas l'objet de mises à jour détaillées<sup>29</sup>. Certains éléments généraux peuvent cependant être trouvés dans le dossier, notamment dans la pièce A.2, qui présente une analyse environnementale comparée des avantages et inconvénients des différentes extensions.

### **2.1.1 Milieux naturels**

Des inventaires complémentaires ont été réalisés en 2015-2016 sur le site de Montgolfier. L'Ae note que la zone d'étude prospectée ne représente qu'une partie limitée de l'ensemble des emprises prévues, mais intègre les espaces a priori les plus sensibles, notamment les différentes friches.

Le dossier précise : « *les 4 sessions d'inventaires de terrain ont été réalisées en juillet 2015, en septembre 2015 et en avril 2016 sur le site ferroviaire de Montgolfier ainsi qu'en juin 2016 sur une extension « urbaine » de la zone d'étude (cf. tableau ci-dessous). Au sein de cette extension, les surfaces qui ont pu être étudiées sont minimales en raison de leur inaccessibilité sans autorisation préalable (zones résidentielles ou industrielles privées). Seules quelques espèces d'orthoptères et/ou d'oiseaux ont pu y être contactées de manière auditive (cf. Carte). Les autres zones non investiguées sont très anthropisées* ».

Le site de Montgolfier est un site ferroviaire aujourd'hui en partie inutilisé, sur lequel s'est développée une abondante végétation de pelouses (zone entretenue plus ou moins régulièrement), de fourrés et de bosquets. Dans un contexte très urbanisé, la partie enrichie de ce site abrite une

<sup>28</sup> Ces modifications concernent notamment la prise en compte du territoire à risque important d'inondation Métropole francilienne et du contrat d'intérêt national de la Plaine de l'Ourcq.

<sup>29</sup> Les différentes cartes de synthèse ont cependant été mises à jour pour prendre en compte les nouvelles emprises. Le niveau de détail sur ces secteurs reste cohérent avec celui que présentait l'étude d'impact initiale sur les emprises chantier.

diversité spécifique remarquable (notamment 207 espèces végétales), et constitue un corridor écologique important.

Une espèce végétale à enjeux a été identifiée (le Gaillet de Paris, inscrit sur liste rouge régionale). Plusieurs espèces animales protégées ont été inventoriées, notamment treize espèces d'oiseaux nicheurs, une espèce d'insecte (Grillon d'Italie), une espèce de reptile (Lézard des murailles) ainsi que trois espèces de chiroptères qui utilisent principalement le site comme territoire de chasse et corridor de déplacement.

Quatorze espèces végétales exotiques envahissantes ont également été identifiées sur ce site.

### 2.1.2 Sols pollués

Le dossier ne présente pas d'analyses de sols sur le site d'implantation du SMR/SMI, contrairement à ce qui avait été fait pour les sites d'implantation des gares dans le dossier initial. Du fait des caractéristiques du site, sur lequel la présence de sols pollués est vraisemblable, 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.

En ce qui concerne les élargissements d'emprises chantier, la pièce A.2 fait état de la « *présence de pollution probable, qui nécessitera une dépollution* » (OA 671) ou de la « *présence de pollution possible, qui nécessitera une dépollution* » (gare de Bondy), sans que le dossier ne détaille la nature de ces pollutions potentielles.

***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.***

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

Le dossier présente dans la pièce A2 une « *analyse environnementale comparée des avantages et inconvénients* » du déplacement du SMR/SMI et des extensions de chantier<sup>30</sup>.

Pour l'Ae, ces analyses comparées, localisées au début du dossier, constituent la seule synthèse accessible des différents impacts des modifications envisagées, d'autant plus que les modifications apportées à l'étude d'impact sont laborieuses à identifier (voir partie 2).

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<sup>31</sup>.

L'analyse comparée des extensions des emprises chantiers est en revanche très succincte (une demi-page dans chaque cas), et aboutit parfois à des conclusions qui peuvent sembler étonnantes sans autre explication<sup>32</sup>.

---

<sup>30</sup> Cette analyse est en partie reprise dans la partie d'analyse des variantes de l'étude d'impact.

<sup>31</sup> Ce qui peut poser la question de la raison du choix initial du site de la Garenne.

<sup>32</sup> Il est par exemple conclu que l'extension de l'emprise chantier de l'OA 671 aura un impact favorable sur le milieu naturel, où que l'extension de l'emprise chantier de la gare de Bondy aura un impact favorable sur le paysage et le patrimoine du fait qu'aucun périmètre de protection n'est intercepté.

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

Dans les deux cas, les extensions sont jugées « bénéfiques dans leur ensemble » notamment du fait des avantages qu'elles apportent en terme de gestion du transport des déblais (possibilité d'évacuation fluviale ou ferroviaire, évitement du centre-ville de Bondy par les camions, etc.)

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

De la même manière que l'état initial, les principales modifications apportées au dossier portent soit sur l'analyse des impacts du déplacement du SMR/SMI, soit sur des compléments apportés suite à l'avis de l'Ae n° 2015-93.

De façon générale, l'analyse des impacts du futur SMR/SMI est, à ce stade de l'avancement des procédures, succincte, et devra être significativement complétée lors des procédures ultérieures.

#### **2.3.1 Bruit**

Le dossier a été complété de manière significative pour prendre en compte le bruit lié au futur SMR/SMI<sup>33</sup>. Le bruit est évalué selon plusieurs aspects :

- bruit de l'ICPE, l'analyse portant sur des critères d'émergence ;
- modification d'infrastructure ferroviaire existante, notamment liée à la modification des voies de la grande ceinture complémentaire ;
- création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle, pour l'aménagement du SMR/SMI ; cette analyse prend en compte le bruit des circulations ferroviaires et le bruit des activités du SMR/SMI, considérées comme inhérentes à l'activité ferroviaire ;

Il est conclu que seule la modification des voies ferroviaires de la grande ceinture complémentaire amène à des dépassements réglementaires du niveau sonore, le dossier identifiant d'ores et déjà un certain nombre d'habitations qui devront être protégées.

Si la méthodologie générale suivie n'appelle pas de commentaires de la part de l'Ae, elle rappelle que ces résultats devront être précisés lors des études ultérieures, le dossier restant à ce stade très qualitatif<sup>34</sup>.

#### **2.3.2 Milieu naturel**

Du fait de l'implantation du SMR/SMI, la quasi-totalité des habitats naturels et la plus grande partie des habitats d'espèces présents sur le site de Montgolfier seront détruits.

Le dossier présente des mesures génériques d'évitement ou de réduction des impacts, notamment la vérification de l'absence de chiroptères avant la destruction de gîtes potentiels, le balisage des zones sensibles et la réalisation des travaux en dehors des périodes de sensibilité des espèces.

---

<sup>33</sup> L'analyse présente, à ce stade, un niveau de détail bien supérieur à celles menées pour les gares et OA.

<sup>34</sup> Il n'est ainsi pas possible de connaître l'ampleur des dépassements, ni si ceux-ci concernent les périodes de jour ou de nuit.

L'impact résiduel est jugé faible par le dossier, du fait :

- de la bonne adaptation du Gaillet de Paris aux habitats anthropiques, la destruction de la population présente sur le site ne devant pas remettre en cause l'état de conservation de cette espèce ;
- du caractère commun des espèces de reptiles et d'insectes remarquables inventoriés, des habitats de substitution étant présents (notamment les abords des voies ferrées) ;
- de la présence d'habitats de report pour les espèces de chiroptères inventoriées ;

L'artificialisation du site entraînera la disparition de son rôle de corridor pour la faune. Cet enjeu n'est à ce stade que peu traité, alors que l'impact est identifié par le dossier comme « moyen »<sup>35</sup>.

***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.***

Il n'est pas non plus prévu de mesures spécifiques concernant les espèces exotiques envahissantes, alors qu'un risque de développement de ces espèces est identifié durant les travaux.

***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.***

Le projet dans son ensemble fera l'objet, dans le cadre de l'autorisation environnementale, d'une procédure de dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces. Il est également évoqué qu'une procédure de défrichement pourrait être nécessaire, au regard de la présence de végétation arborée sur ce site<sup>36</sup>.

## **2.4 Suivi des mesures et de leurs effets**

Le dossier précise : "*Afin de pérenniser les suivis et donc de s'assurer de la pérennité des mesures mises en place, les dispositifs sont généralement intégrés dans les programmes d'études de conception ultérieurs, de suivi de chantier, ou ensuite dans les programmes de maintenance et d'exploitation. Les engagements du maître d'ouvrage, les modalités de suivi de ces engagements, ainsi que le descriptif des études conduites en aval de l'enquête publique sont décrits pour chaque thématique importante. De la sorte, le public et les autorités ont une vision globale des études conduites par le Maître d'ouvrage*". Les trois modifications qui justifient le dossier n'amènent pas à des mesures qualitativement nouvelles, conduisant à des suivis nouveaux<sup>37</sup>.

## **2.5 Méthodes**

L'Ae note que la méthodologie utilisée pour les inventaires et pour évaluer la biodiversité sur le site de Montgolfier n'est pas exactement la même que celle qui a prévalu pour le reste du dossier.

<sup>35</sup> Cet impact n'est d'ailleurs pas repris dans le tableau de synthèse à la p152 de la pièce G2, qui n'identifie pas le SMR/SMI comme site à enjeu pour les continuités écologiques.

<sup>36</sup> Le dossier précise : « *la qualification de cet espace comme un boisement sera vérifiée lors de la suite des études.* »

<sup>37</sup> Les mesures de suivi prévues de manière générique sur l'ensemble du projet seront en revanche bien mises en oeuvre sur les nouveaux sites.

Néanmoins ces différences ne semblent pas de nature à entacher la validité des analyses et conclusions concernant le site de Montgolfier.

## ***2.6 Résumé non technique***

Le résumé non technique est clair et compréhensible. Il permet notamment une bonne compréhension de la manière dont la substitution du site de Montgolfier au site de la Garenne a été gérée en termes de choix et d'impacts. Au-delà de l'encadré de la page 5 et du rappel de la page 15, les modifications concernant les deux aires de chantiers sont principalement traitées page 32, donnant les informations nécessaires à la bonne compréhension du lecteur du seul RNT.

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