

DECEMBRE 2017

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

CODE DE L'ENVIRONNEMENT ET CODE DE L'URBANISME

**CENTRE D'EXPLOITATION DES LIGNES 16 ET 17 DU GRAND PARIS
EXPRESS**

**VOLET
A**

**Présentation du dossier de demande
d'autorisation environnementale**

Sommaire

▼	
1. OBJET DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	5
1.1. Présentation générale du Grand Paris Express.....	7
1.2. Présentation des acteurs : Société du Grand Paris, RATP, STIF	11
1.3. Présentation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express et de leur centre d'exploitation .	12
1.3.1. Présentation de la Ligne 16	12
1.3.2. Présentation de la Ligne 17	12
1.3.3. Centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express	12
2. PRESENTATION DU CENTRE D'EXPLOITATION.....	13
2.1. Localisation du site et maîtrise foncière.....	15
2.1.1. Localisation du site.....	15
2.1.2. Situation cadastrale.....	18
2.1.3. Maîtrise foncière	18
2.2. Nature et volume des activités.....	20
2.2.1. Présentation des installations.....	20
2.2.2. Procédés mis en oeuvre	21
3. CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	25
3.1. Autorisation environnementale.....	27
3.1.1. Principe.....	27
3.1.2. Textes de référence.....	27
3.1.3. Ligne 17 Nord et autorisation environnementale	27
3.1.4. Procédures visées par l'autorisation environnementale.....	28
3.1.5. Durée de la demande d'autorisation environnementale	28
3.1.6. Classement réglementaire du site dans la nomenclature des Installations classées pour la protection de l'environnement.....	28
3.1.7. Textes réglementaires applicables	32
3.1.8. Autres textes réglementaires	32
3.2. Cadre réglementaire de l'étude d'impact	34
3.2.1. Textes de référence.....	34
3.2.2. Justification de la nécessité d'une étude d'impact actualisée	35
3.2.3. Organisation et contenu de l'étude d'impact.....	35
3.3. Communes concernées par le rayon d'affichage	42
3.4. Nom et adresse du demandeur de l'autorisation	44
3.4.1. Présentation du demandeur	44
3.4.2. Identité du demandeur.....	44
3.4.3. Capacités techniques et financières.....	44
3.5. Auteurs des études	45
3.5.1. Auteurs du présent dossier	45
3.5.2. Auteurs de l'étude d'impact	45
4. ORGANISATION DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	49
4.1. Guide de lecture du dossier.....	51
4.2. Contenu du dossier.....	53
5. GLOSSAIRE DES SIGLES UTILISES.....	57

1. OBJET DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Le présent dossier constitue le dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, localisé au Nord de la commune d'Aulnay-sous-Bois (département de la Seine Saint-Denis 93) et à l'Est de la commune de Gonesse (département du Val d'Oise 95).

Ce site constitue un élément du projet de la Ligne 17 Nord et sera commun aux lignes 16 et 17 du Grand Paris Express.

1.1. Présentation générale du Grand Paris Express

Le réseau de transport en commun francilien s'est développé depuis plus d'un demi-siècle selon une logique en étoile. Cette organisation s'avérait appropriée dans la mesure où l'offre d'emploi restait principalement concentrée au cœur de l'agglomération. Mais à partir des années 1980, avec l'émergence de pôles économiques en dehors des murs de la capitale, la demande de transports de banlieue à banlieue s'est affirmée progressivement, et l'organisation en radiale du réseau de transports en commun francilien a commencé à montrer ses limites. Les pouvoirs publics ont alors amorcé une réflexion sur la création de nouvelles lignes de transports en commun en rocade, et plusieurs projets ont ainsi été envisagés.

Dans sa conception, le projet du Grand Paris s'appuie sur la création d'un nouveau réseau de transport en commun structurant au sein de la région Ile-de-France, dénommé « Réseau de Transport Public du Grand Paris ». La loi n°2010-597 du 3 juin 2010 en indique les principales caractéristiques et crée l'établissement public de l'État à caractère industriel et commercial, maître d'ouvrage du projet : la Société du Grand Paris.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ambitionne de créer un nouveau réseau de métro automatique de grande capacité en rocade, reliant entre eux les principaux pôles de l'agglomération et Paris.

La loi n°2010-597 du 3 juin 2010 fixe un cadre pour la réalisation de ce projet, y compris pour son financement. Elle crée un outil d'aménagement du territoire, le contrat de développement territorial (ou CDT), dont la vocation est de permettre aux communes, ou aux intercommunalités, d'organiser l'arrivée de l'infrastructure de transport sur le territoire qui les concerne en suscitant une réflexion urbanistique portant sur l'accueil de populations et d'emplois nouveaux, l'évolution future du bâti et du foncier et la réorganisation de la desserte du territoire par les transports publics, en particulier au niveau des gares.

Les projets constituant le réseau de transport public du Grand Paris sont définis dans un schéma d'ensemble, présenté en page suivante, et approuvé par un décret en Conseil d'État du 24 août 2011, publié au Journal officiel de la République française le 26 août 2011.

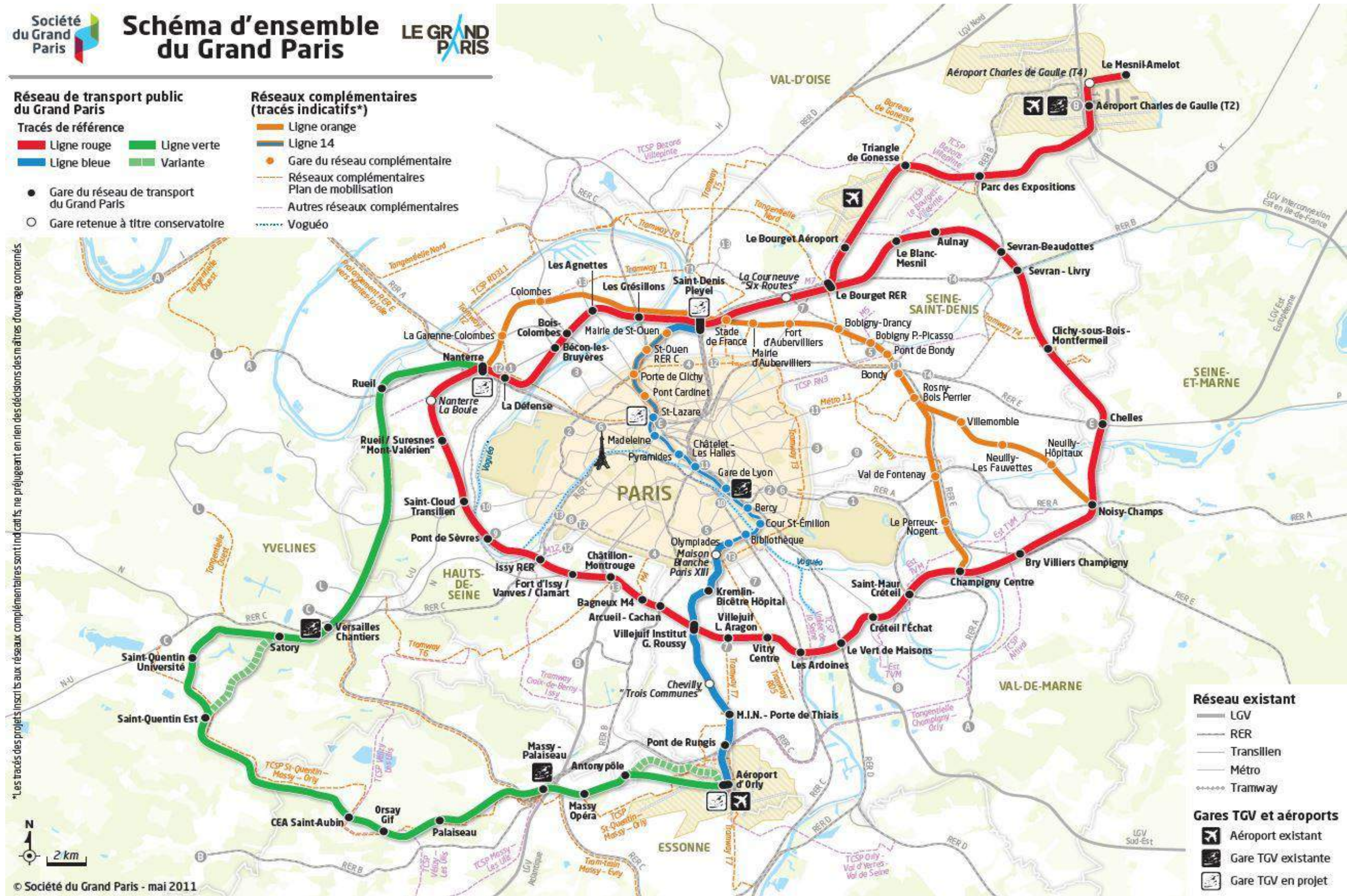
Le **Grand Paris Express** (GPE) constitue un réseau de métros automatiques, visant à relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Ile-de-France.

Il est composé :

- du **réseau de transport public du Grand Paris** comprenant des liaisons en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes (« ligne rouge » et « ligne verte ») complétées par une liaison radiale (« ligne bleue »). Les principales caractéristiques de ces liaisons sont définies dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, qui a fait l'objet d'un vote à l'unanimité du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP) le 26 mai 2011 et a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011 (décret n° 2011-1011).
- du **réseau complémentaire structurant** (« ligne orange ») dont la réalisation a été recommandée par le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, en tant que projet susceptible d'offrir la meilleure complémentarité avec les lignes rouge, verte et bleue.

Ce nouveau réseau de métro automatique a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Ile-de-France.

Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris – Décret en Conseil d'État du 24 août 2011



Le 6 mars 2013, le Gouvernement a présenté ses orientations concernant la définition des projets de transport en commun en Ile-de-France (relevant à la fois du Grand Paris Express ainsi que de la modernisation et de l'extension du réseau existant), leur calendrier, leur financement et leur mise en œuvre, dans le cadre du « Nouveau Grand Paris des transports ».

Ce projet global réaffirme les enjeux relatifs au réseau de transport en commun francilien actuel, en mettant l'accent sur les objectifs d'amélioration à court terme du service offert (information voyageurs, fiabilité et régularité des lignes) et sur les opérations de modernisation et d'extension du réseau existant prévues au Plan de mobilisation pour les transports. En ce qui concerne le réseau Grand Paris Express, les orientations retenues visent à définir un projet optimisé et performant, consistant notamment à adapter la capacité de transport envisagée sur certains tronçons aux besoins de mobilité et aux trafics prévisionnels attendus.

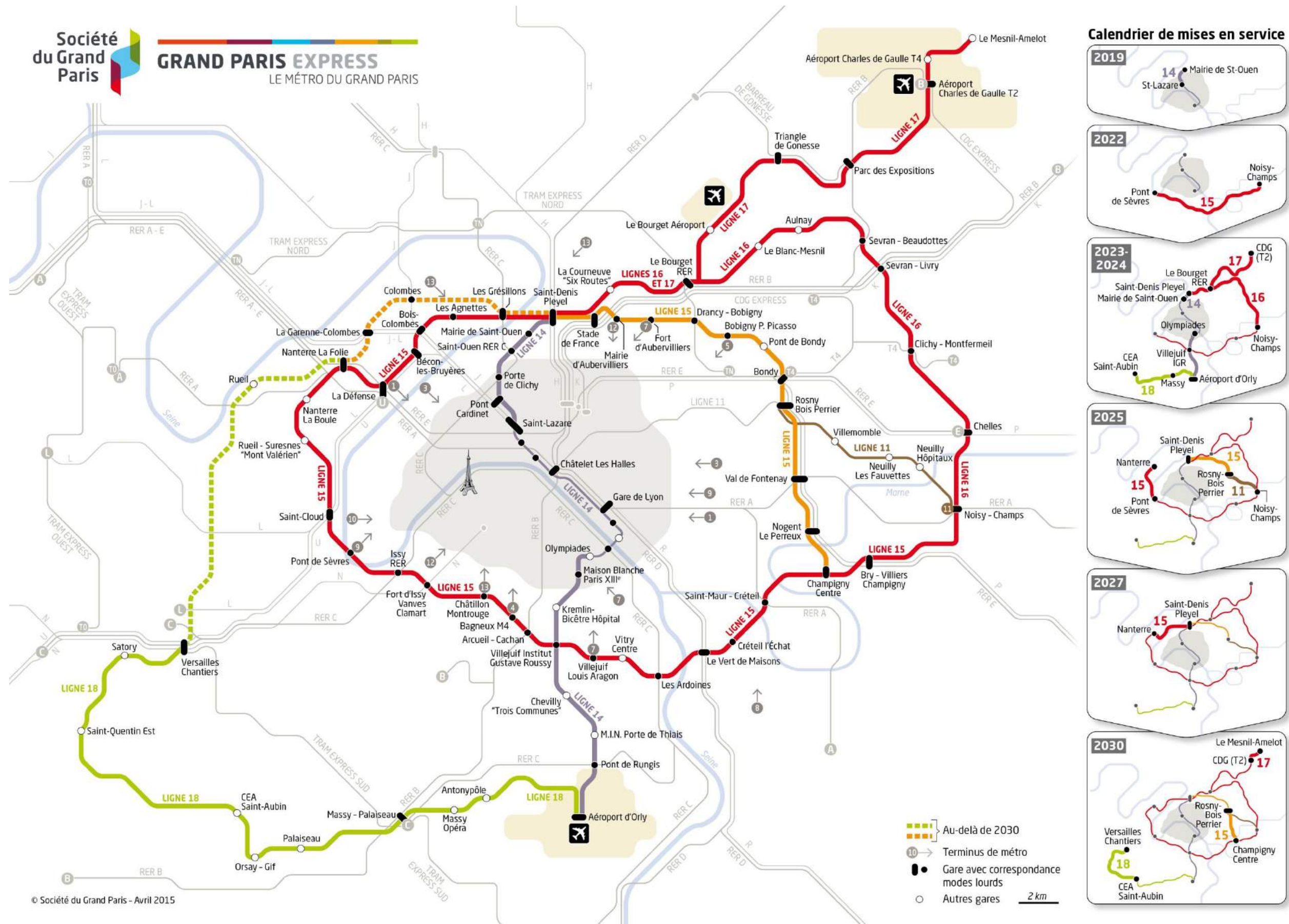
La traduction de ces orientations en termes de schéma d'exploitation prévisionnel et de dimensionnement de l'offre de transport conduit à définir, à partir du réseau de transport public du Grand Paris et du réseau complémentaire structurant, trois ensembles de projets constitutifs du Grand Paris Express :

- une liaison de rocade, la ligne 15, regroupant les tronçons les plus chargés des lignes rouge et orange et assurant tout particulièrement la désaturation des réseaux de transport en commun en cœur d'agglomération ;
- des métros automatiques à capacité adaptée pour la desserte des territoires en développement, concernant les tronçons nord-est et est de la ligne rouge (les lignes 16 et 17 entre Saint-Denis Pleyel, Noisy-Champs et Le Mesnil-Amelot) ainsi que la ligne verte (ligne 18) entre Orly et Versailles ;
- des prolongements de lignes de métro existantes lorsque cela apparaît pertinent tant fonctionnellement que du point de vue de la rapidité de mise en œuvre : sont concernés le prolongement de la ligne 14 au nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel et au sud jusqu'à Orly (soit la ligne bleue du schéma d'ensemble), ainsi que le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs via Rosny Bois-Perrier (qui reprend l'un des tronçons constitutifs de la ligne orange, la prise en compte de cette option ayant été confirmée à l'occasion de l'approbation par le Conseil Ile de France Mobilités (anciennement STIF) en décembre 2013 du bilan de la concertation réalisée sur la ligne orange).

Le « Nouveau Grand Paris des transports » a défini des objectifs de mise en service des différents tronçons des lignes du Grand Paris Express s'échelonnant jusqu'en 2030. Depuis les échéances définies le 6 mars 2013, le Premier ministre a annoncé lors du conseil des ministres du 9 juillet 2014 une accélération du calendrier du Grand Paris Express, précisant que « *la desserte de l'aéroport d'Orly, l'accessibilité du plateau de Saclay par les lignes 14 et 18 et l'accessibilité, grâce à la ligne 17, des zones d'activité situées entre Pleyel et Roissy seront accélérées en vue d'une mise en service en 2024* » plutôt que 2025 et 2027 dans le schéma initial. Le comité interministériel du 13 octobre 2014 consacré au Grand Paris a permis de confirmer cette accélération du calendrier de mise en œuvre du Grand Paris Express.

Les horizons de mises en service sont désormais les suivants (cf. carte ci-après).

Schéma d'ensemble et horizons de mise en service suite aux annonces du Premier ministre le 9 juillet 2014



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



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

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

Les infrastructures correspondant au réseau de transport public du Grand Paris définissent le périmètre du programme dont la maîtrise d'ouvrage est confiée à la Société du Grand Paris par la loi relative au Grand Paris.



Dans le cadre du programme du réseau Grand Paris Express, la Société du Grand Paris travaille en étroite collaboration avec **Île-de-France Mobilités**, anciennement syndicat des transports d'Ile-de-France

(STIF). Ile de France Mobilités est l'**autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France**. A ce titre, il est chargé d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics de voyageurs de la région. Ses principales prérogatives sont les suivantes :

- création des conditions générales d'exploitation, création des titres de transport et fixation de leurs tarifs ;
- définition de l'offre de transport et du niveau de qualité des services dans le cadre de contrats signés avec les transporteurs ;
- coordination de la modernisation du système de transports publics francilien et cofinancement de la modernisation ou la création d'équipements nécessaires à l'amélioration de la qualité de service ;
- évaluation et révision du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

Une coordination entre Ile de France Mobilités et la Société du Grand Paris s'avère nécessaire à plusieurs titres :

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

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

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

Par ailleurs, le 11 février 2015, le Conseil d'F

Ile de France Mobilités a désigné la Société du Grand Paris maître d'ouvrage de la « Ligne 15 Est » et, conformément à l'article 20-2 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010, une convention de maîtrise d'ouvrage a été conclue en date du 28 avril 2015 entre Ile de France Mobilités et la SGP.



La **Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)** est un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial, exploitant une partie des réseaux de transports publics d'Ile-de-France. En particulier, la RATP est exploitante jusqu'en 2039 de l'intégralité de la ligne 14 du métro ainsi que des autres lignes actuelles du métropolitain. La RATP assurera ainsi l'exploitation de la ligne 14 prolongée au Nord à Saint-Denis Pleyel et au Sud à l'aéroport d'Orly dans le cadre du Grand Paris Express¹.

En application de l'article L.1241-4 du code des transports, la RATP exerce, conjointement avec Ile de France Mobilités, la maîtrise d'ouvrage du prolongement de la Ligne 14 compris entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen.

Conformément à l'article L.2142-3 du code des transports, la RATP est **gestionnaire de l'infrastructure** du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau ; à ce titre, elle est « responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Ile-de-France ». En application de l'article 20 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, la RATP sera également gestionnaire de l'infrastructure composant le réseau de transport public du Grand Paris. En particulier, la RATP GI (gestionnaire

¹ Les exploitants des lignes de métro nouvelles créées dans le cadre du Grand Paris Express (c'est-à-dire les lignes 15, 16, 17 et 18, qui ne constituent pas des prolongements de lignes existantes) seront quant à eux choisis au terme d'une mise en concurrence organisée par Ile de France Mobilités. Ile de France Mobilités est chargé de coordonner l'ensemble des exploitants du réseau, sachant qu'il ne peut y avoir qu'un seul exploitant par ligne.

d'infrastructures) assurera l'exploitation des Sites de Maintenance des Infrastructures (SMI) du Grand Paris Express.

1.3. Présentation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express et de leur centre d'exploitation

1.3.1. Présentation de la Ligne 16

La Ligne 16 du Grand Paris Express constitue la section **Saint-Denis Pleyel / Noisy-Champs** de la Ligne Rouge du schéma d'ensemble. Elle s'étend sur une longueur d'environ 27 km et comporte un tronçon commun d'environ 6 km avec la Ligne 17, appelé Ligne 17 Sud, entre les gares « Saint-Denis Pleyel » et « Le Bourget RER ».

Elle contribue au désenclavement de l'Est du département de Seine-Saint-Denis. Elle est en correspondance avec des radiales ferrées assurant la connexion avec la grande couronne (RER A, RER E, RER B, RER D, lignes Transilien) et permet une liaison directe vers les pôles du Bourget et de la Plaine Saint-Denis.

Cette ligne, entièrement souterraine, desservira 10 gares :

- Saint-Denis Pleyel ;
- La Courneuve « Six Routes » ;
- Le Bourget RER ;
- Le Blanc-Mesnil ;
- Aulnay ;
- Sevrans-Beaudottes ;
- Sevrans-Livry ;
- Clichy-Montfermeil ;
- Chelles ;
- Noisy-Champs (gare commune à la Ligne 15 Sud).

1.3.2. Présentation de la Ligne 17

La Ligne 17 constitue la section Saint-Denis Pleyel –Le Mesnil- Amelot du Grand Paris Express. Elle assure la desserte de 3 départements (la Seine-Saint-Denis, le Val d'Oise et la Seine-et-Marne) et notamment des territoires du Bourget, de Gonesse et du Grand Roissy, en les reliant de manière efficace à la Plaine Saint-Denis.

La Ligne 17 se compose de deux tronçons :

- La Ligne 17 Sud, qui comme indiqué précédemment, est un tronçon commun d'environ 6 km avec la Ligne 16, entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER ;

- La Ligne 17 Nord, d'une longueur d'environ 20 km, correspondant au tronçon reliant les gares Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot. Ce tronçon sera majoritairement souterrain, avec une partie aérienne d'environ 5,1 km, limitée à la portion située sur les villes de Gonesse, Villepinte et Tremblay-en-France ainsi qu'un linéaire d'environ 700 mètres en tranchée ouverte au Mesnil-Amelot. Le territoire desservi par ce tronçon bénéficiera de l'implantation de 6 gares de métro nouvelles sur la Ligne 17, de l'ouest vers l'est :

- o Le Bourget Aéroport ;
- o Triangle de Gonesse ;
- o Parc des Expositions ;
- o Aéroport Charles de Gaulle T2 ;
- o Aéroport Charles de Gaulle T4 ;
- o Le Mesnil-Amelot.

1.3.3. Centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express

Les lignes 16 et 17 bénéficieront d'un centre d'exploitation commun. Ce dernier regroupera trois fonctions : site de maintenance et de remisage du matériel roulant (SMR), site de maintenance des infrastructures (SMI) et poste de commandement centralisé (PCC).

Ce site, appelé centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express ou centre d'exploitation d'Aulnay, est l'objet du présent dossier.

Dans un souci de simplification et de lisibilité, le site sera dénommé centre d'exploitation dans la suite du dossier.

Les dispositions retenues dans le cadre d'études d'optimisation consistent à exploiter les lignes 16 et 17 avec un matériel roulant présentant les mêmes caractéristiques techniques et fonctionnelles que celui de la ligne 15 (notamment un gabarit large d'environ 2,80 m), ce qui permet de bénéficier de synergies en termes d'acquisition comme de maintenance des parcs de matériel roulant. Chaque rame des lignes 16 et 17 aura une longueur d'environ 54 mètres ; la capacité unitaire visée des rames s'établit alors autour de 500 personnes par train.

Ainsi, le centre d'exploitation permettra à la fois de gérer le matériel roulant et la maintenance des lignes 16 et 17.

2.

PRESENTATION DU CENTRE D'EXPLOITATION

2.1. Localisation du site et maîtrise foncière

2.1.1. Localisation du site

Le site est principalement localisé sur la commune d'Aulnay-sous-Bois (département de la Seine Saint-Denis 93) et sur une petite partie de la commune de Gonesse (département du Val d'Oise 95) au nord-est de Paris, en région Ile-de-France.

Coordonnées du site : X : 1662097,19 ; Y : 8196657,33 en RGF 93/CC49

Le site se situe au nord de l'ancien site PSA Peugeot Citroën, le long des autoroutes A1 et A3 et de la francilienne (A104).

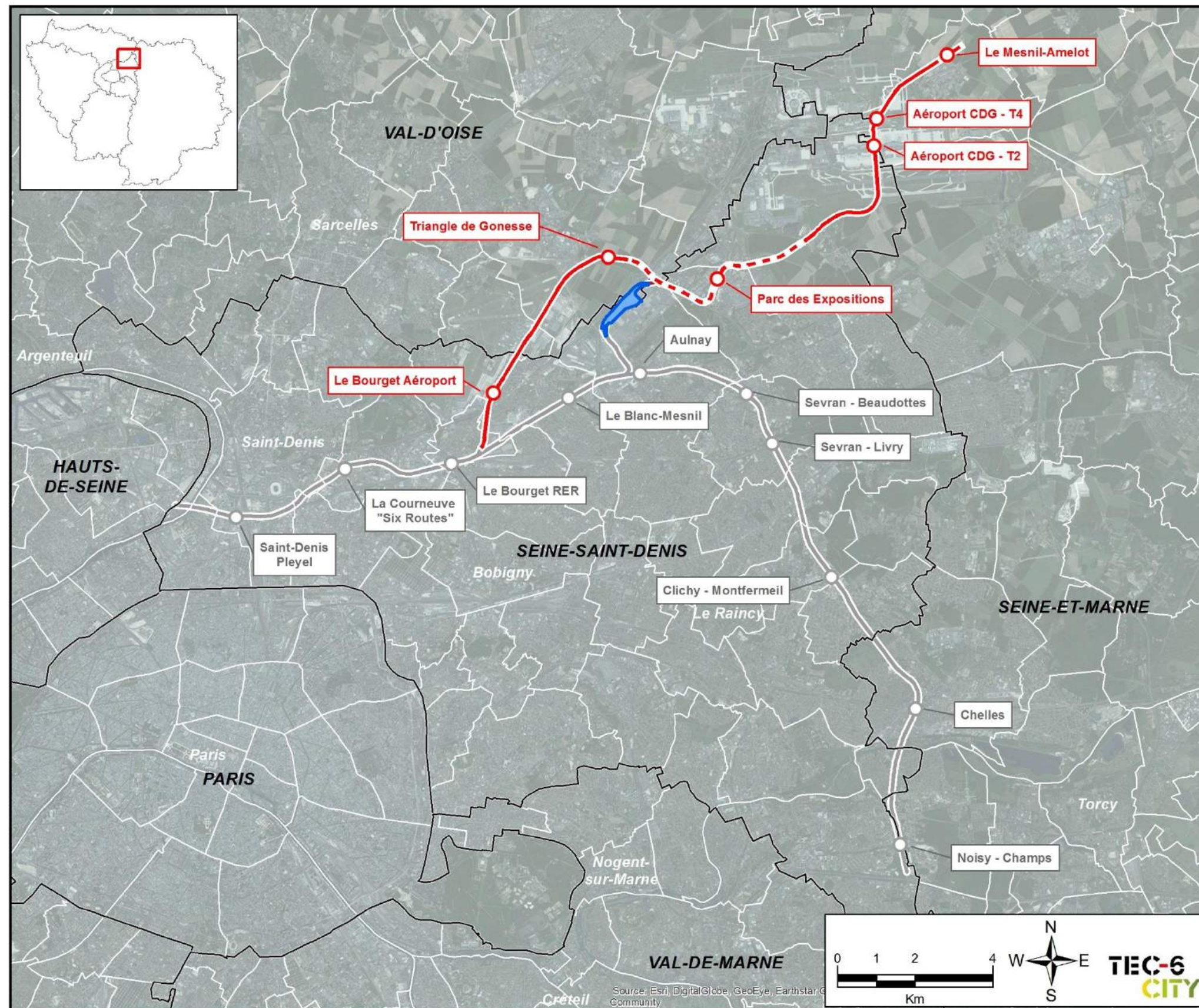
Il est entouré par :

- au sud-est : l'ancien site PSA (en cours de reconversion) ; et au delà le Parc Robert Bellanger et le Parc départemental du Sausset ;
- au nord-ouest, au-delà de l'autoroute : la Zone d'Aménagement Concertée du Triangle de Gonesse ;
- au sud-ouest : la zone industrielle de Garonor ;
- au nord-est : les zones d'activités de Paris Nord 2 et du Parc International des expositions de Villepinte.

A échelle des lignes 16 et 17, le site est localisé entre les gares Triangle de Gonesse et Parc des Expositions de la Ligne 17 Nord et au Nord de la gare Aulnay de la Ligne 16.

Il convient de préciser que le présent dossier concerne la zone de projet intégrée dans le périmètre ICPE (SMR/PCC et SMI) ainsi que le raccordement du site à la Ligne 17. La zone de jonction avec la Ligne 16 est intégrée au dossier de la Ligne 16.

Localisation du centre d'exploitation au sein des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express



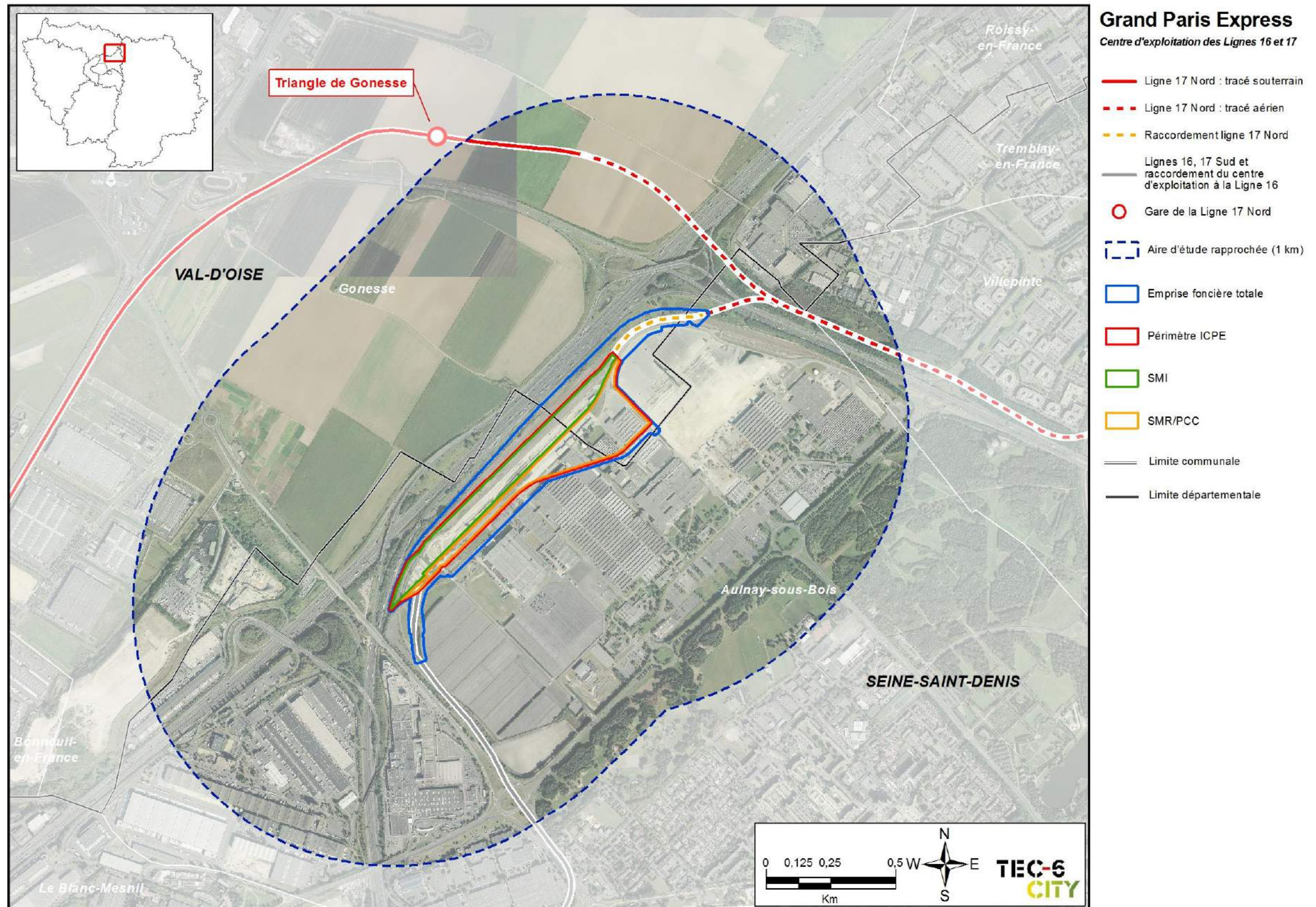
Grand Paris Express

Centre d'exploitation des Lignes 16 et 17

- Ligne 17 Nord : tracé souterrain
- - - Ligne 17 Nord : tracé aérien
- Lignes 16, 17 Sud et raccordement du centre d'exploitation à la Ligne 16
- Gare de la Ligne 17 Nord
- Gare de la Ligne 16
- Emprise foncière totale
- Limite départementale
- Limite communale

© Société du Grand Paris - Tous droits réservés - Sources : © SGP, © IGN Bd Ortho - Cartographie : setec énergie environnement, 2017

Localisation du site étudié sur fond image satellite Openlayer



2.1.2. Situation cadastrale

La zone d'implantation du centre d'exploitation se situe sur les territoires des communes d'Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) et de Gonesse (Val d'Oise).

Le tableau ci-dessous reprend les références des parcelles acquises par la SGP telle qu'écrites dans le contrat de vente entre PSA et la SGP.

Parcelles figurant au cadastre de la Commune d'Aulnay-sous-Bois

Lieudit	Section	N°	Surface
Le Haut d'Aulnay	DH	35	00ha 01a 00ca
Le Haut d'Aulnay	DI	8	00ha 00a 99ca
Le Haut d'Aulnay	DH	98	02ha 72a 93ca
Le Haut d'Aulnay	DI	37	14ha 79a 29ca
Le Haut d'Aulnay	DI	38	00ha 00a 92ca
Le Haut d'Aulnay	DI	39	00ha 25a 19ca

Parcelles figurant au cadastre de la Commune de Gonesse

Lieudit	Section	N°	Surface
La Belle Etoile	ZM	153	00ha 01a 00ca
La Croix aux Mayeux	ZM	483	00ha 39a 76ca
La Belle Etoile	ZM	98	00ha 04a 80ca
La Belle Etoile	ZM	37	00ha 15a 68ca
La Belle Etoile	ZM	38	00ha 00a 58ca
La Belle Etoile	ZM	39	10ha 24a 56ca

La surface totale acquise est de 287 296 m².

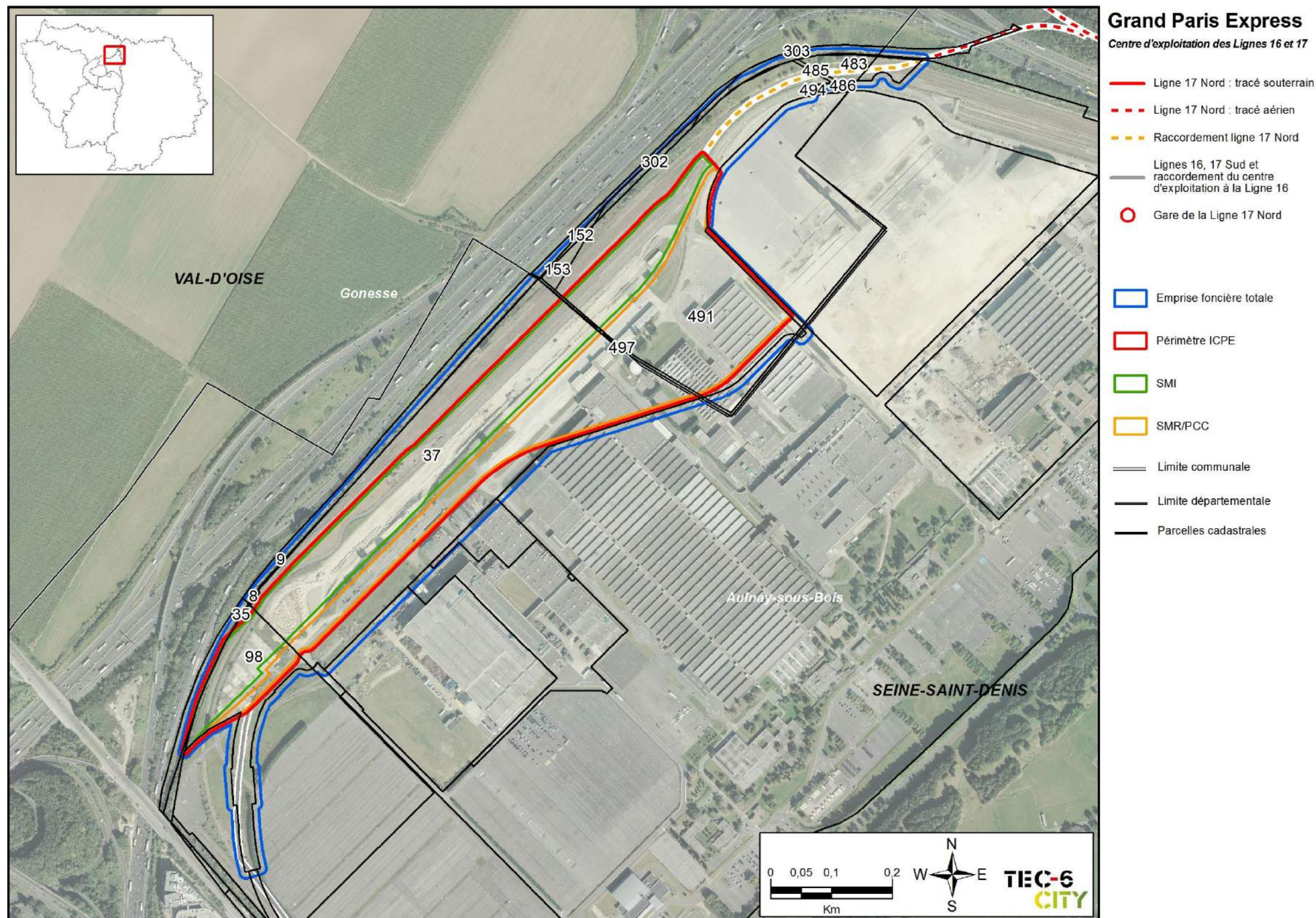
Le plan parcellaire figure en page suivante.

2.1.3. Maitrise foncière

La SGP est propriétaire depuis le 28 février 2017 (date de signature de l'acte de vente) de la zone de projet qui sera utilisée pour la construction du centre d'exploitation d'Aulnay, pour le raccordement à la Ligne 17 Nord ainsi que pour la gestion du chantier.

Elle n'aura cependant la jouissance des terrains qu'à partir de 1^{er} janvier 2018, date à laquelle la société PSA aura remis en état le site.

Plan parcellaire du site (fond cadastral)



© Société du Grand Paris - Tous droits réservés - Sources : © SGP, © IGN Bd Ortho - Cartographie : setec énergie environnement, 2017

2.2. Nature et volume des activités

2.2.1. Présentation des installations

Le **centre d'exploitation d'Aulnay** vise à assurer le stationnement, l'entretien et les réparations des métros en exploitation des futures lignes 16 et 17 Nord du Grand Paris Express.

Ce site a la particularité de regrouper à la fois les fonctions de :

- site de maintenance et de remisage (SMR) ;
- site de maintenance des infrastructures (SMI) ;
- poste de commandement centralisé (PCC) incluant la direction des lignes 16 et 17.

Physiquement parlant, le SMR et le PCC sont regroupés en un seul et même bâtiment. Le SMI correspond à un bâtiment séparé qui aura un fonctionnement indépendant. Les deux éléments SMI et SMR/PCC seront exploités par des exploitants distincts.

Le projet comprend également la réalisation de l'ouvrage de raccordement à la Ligne 17 Nord.

2.2.1.1 Présentation du SMR/PCC

Le SMR assurera la maintenance en atelier du matériel roulant (dépannage, entretien, remplacement) ainsi que le lavage et le remisage des trains. Il comportera 16 voies, pour une capacité d'accueil, à l'horizon de 2030, de l'ordre de 47 rames de 54 m en remisage.

Le SMR sera associé au poste de commandement centralisé (PCC), véritable centre névralgique du système, par lequel transigent toutes les informations relatives à l'exploitation et à la supervision des lignes 16 et 17. Le PCC d'Aulnay commande ainsi la circulation de l'ensemble des trains des 2 lignes ; il centralise par ailleurs toutes les remontées d'information ayant trait aux gares, aux systèmes d'exploitation et à l'énergie.

2.2.1.2 Présentation du SMI

Un site de maintenance des infrastructures (SMI) a pour but de garantir l'ensemble des conditions de maintenance industrielle corrective et préventive des équipements du réseau.

Le SMI d'Aulnay accueillera les moyens humains et matériels nécessaires à la maintenance du réseau dans les domaines de la voie, de l'énergie, des équipements de sécurité du tunnel, des automatismes de conduites, de la commande centralisée, des façades de quai et du génie civil. Ces moyens consistent en des zones d'ateliers, des zones de stockages, des locaux sociaux et des espaces tertiaires. Il permet également d'assurer le remisage et la maintenance courante des véhicules de maintenance des infrastructures (VMI) remisés sur le site.

Le SMI est raccordé au réseau ferré national (RFN), nécessaire pour l'acheminement des trains de travaux et les livraisons de matériels.

2.2.1.3 Présentation du raccordement L17N

Le raccordement à la Ligne 17 Nord sera aérien. Il présentera une longueur d'environ un kilomètre. Il sera réalisé complètement en voie unique. Il se connectera à la Ligne 17 Nord sur la section aérienne du tracé comprise entre les gares « Triangle de Gonesse » et « Parc des Expositions ». Depuis la Ligne 17, le raccordement rejoindra un franchissement existant passant sous l'A104, puis accède au centre d'exploitation par un viaduc. Le raccordement à la ligne 17 permettra de desservir à la fois la partie SMR et la partie SMI du site.

Le raccordement de la ligne 17 se situera entre l'ouvrage passant sous l'A104 et le centre d'exploitation.

Les caractéristiques de ce raccordement seront :

- le passage inférieur sous l'A104 ;
- une zone d'environ 150 m légèrement en remblais ;
- le redan d'environ 20 ml de longueur sur 6 m haut ;
- un viaduc d'environ 80 m de longueur totale permettant le franchissement d'une voie ferrée et d'une voie routière ;
- une rampe d'environ 100 ml de longueur permettant le raccordement entre l'ouvrage d'art et le niveau de la plate-forme.



Vue de l'ouvrage envisagé pour le raccordement à la L17

(Source : Tec6City, AVPb intermédiaire, septembre 2017)

2.2.2. Procédés mis en oeuvre

2.2.2.1 Organisation SMR-PCC

Le SMR assure la maintenance du matériel roulant des lignes 16 et 17 soit de l'ordre de 47 rames de 54 m, ainsi que la maintenance de niveau 4 ne nécessitant pas la mise en place d'équipement industriel supplémentaire.

Les opérations de maintenance s'articulent autour de plusieurs zones :

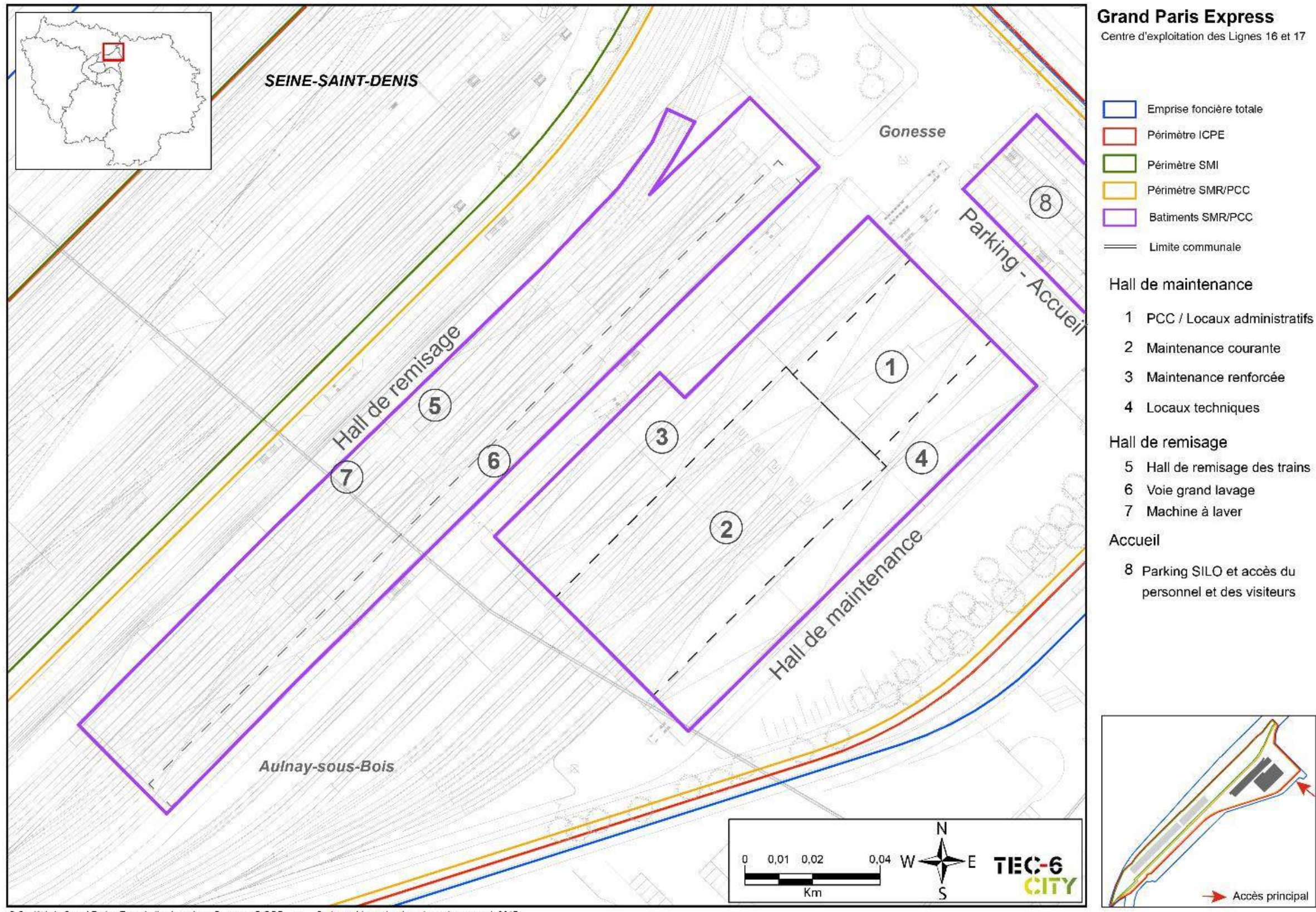
- Atelier de maintenance pour les trains ;
- Zone de remisage des trains ;
- Zone de lavage des trains ;
- Locaux administratifs et sociaux pour le personnel jour et nuit du site ;
- Zones de stationnement et accès du personnel et des visiteurs.

Les locaux du SMR intègrent par ailleurs le poste de commandement centralisé (PCC) des lignes 16 et 17. Ses fonctions de "tour de contrôle" de la ligne sont les suivantes :

- Commander l'ensemble des circulations des trains (voyageurs et de maintenance),
- Surveiller le trafic en temps réel,
- Assurer une régulation du trafic et un retour à la normale en cas d'incidents,
- Optimiser la qualité de service quotidienne rendue aux voyageurs.

Il assure également la surveillance des gares et des locaux techniques.

Plan de zonage des bâtiments du SMR



2.2.2.2 Organisation SMI

Les principales activités qui se dérouleront sur le SMI sont :

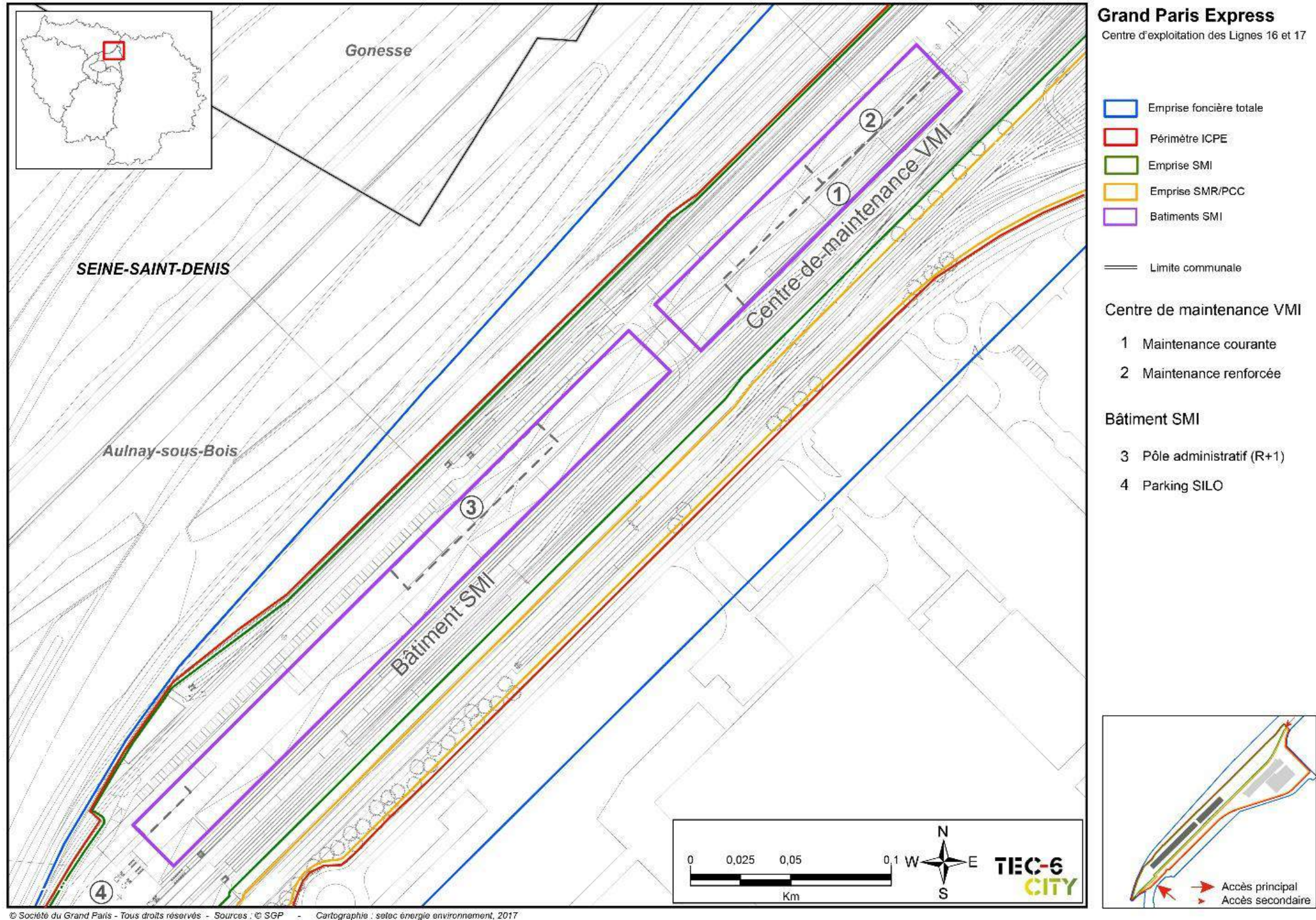
- Le gardiennage du site, la surveillance des personnes et des biens ;
- L'accès et la circulation des piétons, des véhicules (personnel, visiteurs externes, prestataires, livreurs), des trains et le stationnement des véhicules autorisés ;
- L'accès et la circulation des véhicules de secours ;
- L'organisation de la maintenance spécialisée des lignes 16 et 17 du Réseau de Transport du Grand Paris ;
- La maintenance courante et renforcée des véhicules de maintenance des infrastructures (VMI) ;
- Les activités techniques propres au fonctionnement du site ;
- Les activités du personnel :
 - o De maintenance (d'encadrement et d'exploitation), affecté au site, et du personnel chargé d'acheminer les trains depuis les lignes ;
 - o Externe (prestataires) ;
 - o Chargé du gardiennage ;
 - o Chargé du nettoyage des bâtiments.

Pour ce faire, le SMI regroupera différentes entités :

- Un bâtiment abritant des locaux administratifs, d'exploitation, logistiques et techniques ainsi que des locaux sanitaires et sociaux ;
- Un hall / centre de maintenance VMI ;
- Des espaces de stationnement ;
- Des espaces ou des locaux extérieurs comprenant notamment des aires de stockage et de tri des déchets.

Les plans réglementaires du site à échelle 1/25000e et 1/200e figurent en pièce D du présent dossier.

Plan de zonage des bâtiments du SMI



3. CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

3.1. Autorisation environnementale

3.1.1. Principe

Lorsqu'une installation, un ouvrage ou des travaux risquent de porter atteinte à l'environnement, des autorisations sont nécessaires avant de les effectuer, afin de protéger autant que possible les milieux naturels. Ces autorisations relèvent de différents codes juridiques (de l'environnement, de la forêt, de l'énergie...) et sont de la compétence de différents services de l'État.

C'est pourquoi, dans le cadre de la modernisation du droit de l'environnement et de la simplification des démarches administratives, il a été décidé de fusionner en une seule autorisation plusieurs décisions administratives nécessaires à la réalisation d'un même projet.

Ainsi, depuis le 1^{er} mars 2017, les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets soumis à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et les projets soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA), sont fusionnées au sein de l'**autorisation environnementale**.

Cette autorisation inclut l'ensemble des prescriptions des différentes législations applicables dont celles relevant des codes suivants :

- **code de l'environnement** : autorisation au titre des ICPE ou des IOTA, autorisation spéciale au titre de la législation des réserves naturelles nationales ou des réserves naturelles de Corse, autorisation spéciale au titre de la législation des sites classés, dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés, agrément pour l'utilisation d'OGM, régime d'évaluation des incidences Natura 2000, agrément des installations de traitement des déchets, déclaration IOTA, enregistrement et déclaration ICPE, autorisation pour l'émission de gaz à effet de serre ;
- **code forestier** : autorisation de défrichement ;
- **code de l'énergie** : autorisation d'exploiter les installations de production d'électricité ;
- **code des transports, code de la défense et code du patrimoine** : autorisation pour l'établissement d'éoliennes.

3.1.2. Textes de référence

La demande d'autorisation environnementale repose sur les textes suivants :

- Ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 ;
- Décret n° 2017-81 du 26 janvier 2017 ;
- Décret n° 2017-82 du 26 janvier 2017.

3.1.3. Ligne 17 Nord et autorisation environnementale

La réalisation du projet de la Ligne 17 Nord impose de disposer de différentes autorisations et dérogation :

- autorisation «au titre de la Loi sur l'eau » ;
- absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 en application du VI de l'article L. 414-4 du code de l'environnement.
- dérogation au titre de la réglementation des habitats et espèces protégés ;
- autorisation de défrichement ;
- autorisation ICPE pour le centre d'exploitation, enjeu du présent dossier.

L'article L. 181-7 du code de l'environnement offre la possibilité de solliciter des autorisations environnementales distinctes en cas de réalisation d'un projet en plusieurs tranches : « *Lorsqu'un pétitionnaire envisage de réaliser son projet, au sens de l'article L. 122-1, en plusieurs tranches, simultanées ou successives, il peut solliciter des autorisations environnementales distinctes pour celles des tranches qui les nécessitent. Cette possibilité est subordonnée à la double condition que le découpage envisagé n'ait pas pour effet de soustraire le projet à l'application de l'article L. 181-1 et qu'il présente une cohérence au regard des enjeux environnementaux. Les autorisations environnementales délivrées dans ce cadre sont, le cas échéant, complétées afin de prendre en compte les incidences environnementales cumulées à l'échelle du projet.* »

Dans le cadre du projet de la Ligne 17 Nord, il a été demandé la mise en œuvre de la possibilité offerte par cet article. En effet, le projet sera réalisé en deux tranches : une première tranche pour l'infrastructure de transport linéaire et une deuxième tranche pour le centre d'exploitation.

Concernant la condition de cohérence au regard des enjeux environnementaux, le centre d'exploitation s'implante sur les terrains de l'ancienne usine Peugeot-Citroën (PSA). Ce secteur complètement artificialisé présente peu d'enjeux environnementaux en dehors de l'enjeu de pollution lié au passé industriel du site. Il se distingue du contexte d'implantation de la Ligne 17 Nord : un milieu urbain notamment au sud de la Ligne, un milieu agricole en transition et un environnement d'équipements majeurs comme le Parc International des Expositions de Paris Nord Villepinte ou les aéroports du Bourget et de Roissy Charles de Gaulle.

Par ailleurs, ce découpage en tranche est sans incidence en termes de réglementation applicable et n'a pas pour effet de soustraire le projet à l'application de l'article L. 181-1 du code de l'environnement.

La demande d'autorisation environnementale de l'infrastructure de transport linéaire de la ligne 17 Nord (première tranche), déposée le 03 juillet 2017, est en cours d'instruction.

Le présent dossier constitue la demande d'autorisation environnementale du centre d'exploitation (deuxième tranche)

Dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale du centre d'exploitation, l'actualisation de l'étude d'impact de la première tranche du dossier porte sur le projet dans sa globalité (peu ou pas de modification depuis le dépôt début juillet), et en particulier sur le centre d'exploitation, dont les études techniques permettent une analyse pertinente des enjeux et impacts environnementaux.

3.1.4. Procédures visées par l'autorisation environnementale

Les procédures comprises dans le dossier de demande d'autorisation environnementale sollicitée pour la seconde tranche du projet de la Ligne 17 Nord dans le cadre du présent dossier sont les suivantes :

- **Autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement**, en application de l'article L.512-1 du code de l'environnement ;
- **Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000** en application du VI de l'article L.414-4 du code de l'environnement.

L'évaluation des incidences Natura 2000 est présentée dans le chapitre 4.3.8 du volet B.5 de l'étude d'impact du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

L'ensemble du dossier a ainsi été réalisé selon les dispositions législatives en vigueur :

- Code de l'environnement Livre I Titre I « Principes généraux » ;
- Code de l'environnement Livre I Titre II « Evaluation environnementale » ;
- Code de l'environnement Livre I Titre VIII « Procédures administratives ».

3.1.5. Durée de la demande d'autorisation environnementale

La Société du Grand Paris sollicite une demande d'autorisation environnementale pour une durée de 40 ans.

3.1.6. Classement réglementaire du site dans la nomenclature des Installations classées pour la protection de l'environnement

Les activités du site ont été analysées afin de déterminer les rubriques ICPE ainsi que les seuils applicables aux installations.

Seules les installations du SMR et du SMI présentent des activités relevant de la nomenclature ICPE. Le PCC est intégré au bâtiment du SMR mais ne constitue pas en tant que telle une activité ICPE.

Liste des rubriques ICPE

Rubrique	Intitulé	Caractéristiques des installations	Régime*
Rubriques soumises à Autorisation			
2930	Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur , y compris les activités de carrosserie et de tôlerie. 1. Réparation et entretien de véhicules et engins à moteur a) La surface de l'atelier étant supérieure à 5 000 m ² (A) b) La surface de l'atelier étant supérieure à 2 000 m ² , mais inférieure ou égale à 5 000 m ² (DC)	<u>SMR</u> Ateliers maintenance : environ 9 300 m ²	A (RA=1 km)
		<u>SMI</u> Ateliers maintenance : environ 3 500 m ²	DC
		<u>Cumul SMR-SMI</u> Environ 12 800 m²	A
Rubriques soumises à Déclaration avec ou sans contrôle			
2560	Travail mécanique des métaux et alliages A. Installations dont les activités sont classées au titre des rubriques 3230-a ou 3230-b (A) B. Autres installations que celles visées au A, la puissance installée de l'ensemble des machines fixes concourant au fonctionnement de l'installation étant : 1. Supérieure à 1 000 kW (E) 2. Supérieure à 150 kW, mais inférieure ou égale à 1 000 kW (DC)	<u>SMR</u> - Tour en fosse : 110 kW - Autres machines : 50 kW Total : 160 kW	DC
		<u>SMI</u> -	-
		<u>Cumul SMR-SMI</u> 160 kW	DC
2563	Nettoyage-dégraissage de surface quelconque, par des procédés utilisant des liquides à base aqueuse ou hydrosolubles à l'exclusion des activités de nettoyage-dégraissage associées à du traitement de surface La quantité de produit mise en œuvre dans le procédé étant : 1. Supérieure à 7 500 l (E) 2. Supérieure à 500 l, mais inférieure ou égale à 7 500 l (DC)	<u>SMR</u> Machine à laver : environ 500 l	DC
		<u>SMI</u> -	-
		<u>Cumul SMR-SMI</u> environ 500 l	DC

Rubrique	Intitulé	Caractéristiques des installations	Régime*
2564	Nettoyage, dégraissage , décapage de surfaces quelconques par des procédés utilisant des liquides organohalogénés ou des solvants organiques . A. Pour les liquides organohalogénés ou des solvants organiques volatils, le volume équivalent des cuves de traitement étant : 1. supérieur à 1 500 l (A) 2. supérieur à 200 l, mais inférieur ou égal à 1 500 l (DC) 3. supérieur à 20 l, mais inférieur ou égal à 200 l lorsque des solvants de mentions de danger H340, H350, H350i, H360D ou H360F ou à phrases de risque R45, R46, R49, R60, R61 ou des solvants halogénés de mention de danger H341 ou étiquetés R40 sont utilisés dans une machine non fermée (DC)	<u>SMR</u> 2 fontaines dégraissantes de 220 l Total : 440 l	DC
		<u>SMI</u> -	-
		<u>Cumul SMR-SMI</u> 440 l	DC
2910-A	Combustion à l'exclusion des installations visées par les rubriques 2770, 2771 et 2771 A. Lorsque l'installation consomme exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds, de la biomasse telle que définie au a) ou au b)i) ou au b)iv) de la définition de biomasse, des produits connexes de scierie issus du b)v) de la définition de biomasse ou lorsque la biomasse est issue de déchets au sens de l'article L541-4-3 du code de l'environnement, à l'exclusion des installations visées par d'autres rubriques de la nomenclature pour lesquelles la combustion participe à la fusion, la cuisson ou au traitement, en mélange avec les gaz de combustion, des matières entrantes, si la puissance thermique nominale de l'installation est : 1. Supérieure ou égale à 20 MW (A) 2. Supérieure à 2 MW, mais inférieure à 20 MW (DC)	<u>SMR</u> - - Chaufferie : 0,6 MW - - Groupes électrogènes PCC : 2 x 2 MW	DC
		<u>SMI</u> Chaufferie de 1,3 MW	NC
		<u>Cumul SMR-SMI</u> 5,9 MW	DC
4802	Fabrication, emploi, stockage de gaz à effet de serre fluorés visés à l'annexe I du règlement (UE) n°517/2014 2. Emploi dans des équipements clos en exploitation a) Equipement frigorifiques ou climatiques (y compris pompe à chaleur) de capacité unitaire supérieure à 2 kg, la quantité cumulée de fluide susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure ou égale à 300 kg (DC) b) Équipements d'extinction , la quantité cumulée de fluide susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure à 200 kg (D)	<u>SMR</u> Compresseurs frigorifiques contenant 285 kg de fluide R134a	DC
		<u>SMI</u> Compresseurs frigorifiques contenant 265 kg de fluide R134a	DC
		<u>Cumul SMR-SMI</u> 550 kg de fluide frigorigène R134a	DC
4330	Liquides inflammables de catégorie 1 , liquides inflammables maintenus à une température supérieure à leur point d'ébullition, autres liquides de point éclair inférieur ou égal à 60°C maintenus à une température supérieure à leur température d'ébullition ou dans des conditions particulières de traitement, telles qu'une pression ou une température élevée. La quantité totale susceptible d'être présente dans les installations y compris dans les cavités souterraines étant : 1. Supérieure ou égale à 10 t (A) 2. Supérieure ou égale à 1 t mais inférieure à 10 t (DC)	<u>SMR</u> Solvants, huiles, graisses, lubrifiants, dégraissants : moins de 350 kg	NC
		<u>SMI</u> - - Huiles, graisses, lubrifiants, dégraissants : environ 420 kg - - Peintures, solvants, vernis : environ 270 kg Total : 690 kg	NC
		<u>Cumul SMR-SMI</u> 1,4 t	DC
2925	Ateliers de charge d'accumulateurs La puissance maximale de courant continu utilisable pour cette opération étant supérieure à 50 kW (D)	<u>SMR</u> Charge de batteries > 50 kW	D
		<u>SMI</u> Stockage et recharge des batteries VMI < 50 kW	NC
		<u>Cumul SMR-SMI</u> > 50 kW	D
Rubriques concernées mais non soumises à procédures			
1435	Stations-service : installations, ouvertes ou non au public, où les carburants sont transférés de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur, de bateaux ou d'aéronefs. Le volume annuel de carburant liquide distribué étant : 1. Supérieur à 20 000 m ³ (E) 2. Supérieur à 100 m ³ d'essence ou 500 m ³ au total, mais inférieur ou égal à 20 000 m ³ (DC)	<u>SMR</u> -	-
		<u>SMI</u> Distribution de carburant (gasoil) : 240 m ³ /an	NC

Rubrique	Intitulé	Caractéristiques des installations	Régime*
	Nota : Essence : tout dérivé du pétrole, avec ou sans additif d'une pression de vapeur saturante à 20°C de 13 kPa ou plus, destiné à être utilisé comme carburant pour les véhicules à moteur, exceptés le gaz de pétrole liquéfié (GPL) et les carburants pour l'aviation.	<u>Cumul SMR-SMI</u> 240 m³ gasoil/an < 500 m³/an	NC
1530	Dépôt de papier, cartons ou matériaux combustibles analogues y compris les produits finis conditionnés à l'exception des établissements recevant du public. Le volume susceptible d'être stocké étant : 1. Supérieure à 50 000 m ³ (A) 2. Supérieure à 20 000 m ³ mais inférieure ou égale à 50 000 m ³ (E) 3. Supérieure à 1 000 m ³ mais inférieure ou égale à 20 000 m ³ (D)	<u>SMR</u> Reprographie et archives : 400 m ³	NC
		<u>SMI</u> Reprographie et archive : 400 m ³	NC
		<u>Cumul SMR-SMI</u> 800 m³	NC
2663	Stockages de pneumatiques et produits dont 50% au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques) 2. Dans les autres cas et pour les pneumatiques, le volume susceptible d'être stocké étant : a) supérieur ou égal à 80 000 m ³ (A) b) supérieur ou égal à 10 000 m ³ , mais inférieur à 80 000 m ³ (E) c) supérieur ou égal à 1 000 m ³ , mais inférieur à 10 000 m ³ (D)	<u>SMR</u> 200 m ³	NC
		<u>SMI</u> 200 m ³	NC
		<u>Cumul SMR-SMI</u> 400 m³	NC
4220	Stockage de produits explosifs (à l'exclusion des produits explosifs présents dans les espaces de vente des établissements recevant du public). La quantité équivalente totale de matière active susceptible d'être présente dans l'installation étant : 1. Supérieure ou égale à 500 kg (A) 2. Supérieure ou égale à 100 kg, mais inférieure à 500 kg (E) 3. Supérieure ou égale à 30 kg mais inférieure à 100 kg lorsque seuls des produits classés en division de risque 1.3 et 1.4 sont stockés dans l'installation (DC) 4. Inférieure à 100 kg dans les autres cas (DC)	<u>SMR</u> -	-
		<u>SMI</u> 30 kg tisons de classe 1.4G, soit 30/5 = 6 kg de charge active	NC
		<u>Cumul SMR-SMI</u> 6 kg	NC
4510	Dangereux pour l'environnement aquatique de catégorie aiguë 1 ou chronique 1. La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant : 1. Supérieure ou égale à 100 t 2. Supérieure ou égale à 20 t mais inférieure à 100 t	<u>SMR</u> - - Shampoing : 200 kg - - Cire : 200 kg - - Produit lessiviel : 500 kg Total = 900 kg	NC
		<u>SMI</u> Détergents : 1300 L, soit 1,3 t	NC
		<u>Cumul SMR-SMI</u> Environ 2,2 t	NC
4710	Chlore (numéro CAS 7782-50-5). La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant : 1. Supérieure ou égale à 500 kg 2. Supérieure ou égale à 100 kg mais inférieure à 500 kg	<u>SMR</u> Fut de 50 kg pour ERI	NC
		<u>SMI</u> -	-
		<u>Cumul SMR-SMI</u> 50 kg	NC
4719	Acétylène (numéro CAS 74-86-2). La quantité susceptible d'être présente dans l'installation étant : 1. Supérieure ou égale à 5 t (A) 2. Supérieure ou égale à 500 kg mais inférieure à 5 t (D)	<u>SMR</u> 5 kg	NC
		<u>SMI</u> 24 m ³ soit 26,4 kg	NC
		<u>Cumul SMR-SMI</u> 31,4 kg	NC
4725	Oxygène (numéro CAS 7782-44-7). La quantité susceptible d'être présente dans l'installation étant : 1. Supérieure ou égale à 200 t (A) 2. Supérieure ou égale à 2 t mais inférieure à 200 t (D)	<u>SMR</u> 2 kg	NC
		<u>SMI</u> 47,4 m ³ soit 61,6 kg	NC
		<u>Cumul SMR-SMI</u> 63,6 kg	NC

Rubrique	Intitulé	Caractéristiques des installations	Régime*
4734	Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution : essences et naphthas ; kérosènes (carburants d'aviation compris) ; gazoles (gazole diesel, gazole de chauffage domestique et mélanges de gazoles compris) ; fioul lourd ; carburants de substitution pour véhicules, utilisés aux mêmes fins et aux mêmes usages et présentant des propriétés similaires en matière d'inflammabilité et de danger pour l'environnement. La quantité totale susceptible d'être présente dans les installations y compris dans les cavités souterraines étant : 1. Pour les cavités souterraines et les stockages enterrés [...] 2. Pour les autres stockages : a) Supérieure ou égale à 1 000 t (A) b) Supérieure ou égale à 100 t d'essence ou 500 t au total, mais inférieure à 1 000 t au total (E) c) Supérieure ou égale à 50 t au total, mais inférieure à 100 t d'essence et inférieure à 500 t au total (DC)	<u>SMR</u> -	-
		<u>SMI</u> Gasoil non routier : cuve aérienne de 60 m ³ , soit 48 t	NC
		<u>Cumul SMR-SMI</u> 48 t	NC

* A : Autorisation DC : Déclaration avec contrôle D : Déclaration RA : Rayon d'affichage

3.1.7. Textes réglementaires applicables

Compte tenu du classement réglementaire du site, les installations devront se conformer aux prescriptions des textes suivants :

- Arrêté du 04/06/04 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique **2930** relative aux ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie (**SMR+SMI**) ;
- Arrêté du 29/05/00 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° **2925 (SMR+SMI)** ;
- Arrêté du 25 juillet 1997 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° **2910 (SMR + SMI)** ;
- Arrêté du 22/12/08 modifié relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 1436, **4330**, 4331, 4722, 4734, 4742, 4743, 4744, 4746, 4747 ou 4748, ou pour le pétrole brut sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 4510 ou 4511 (**SMR + SMI**) ;
- Arrêté du 04/08/14 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° **4802 (SMR + SMI)** ;

- Arrêté du 27/07/15 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° **2560 (SMR)** ;
- Arrêté du 27/07/15 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° **2563 (SMR)** ;
- Arrêté du 21/06/04 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique 2564 relative au nettoyage, dégraissage, décapage de surfaces (métaux, matières plastiques...) par des procédés utilisant des liquides organohalogénés ou des solvants organiques (SMR).

3.1.8. Autres textes réglementaires

3.1.8.1 Loi sur l'eau

Les activités du centre d'exploitation en tant que tel relèvent de la réglementation des installations classées (ICPE) et sont soumises à autorisation environnementale. Dans ce cadre, l'autorisation environnementale tient maintenant lieu d'absence d'opposition à la déclaration au titre de la loi sur l'eau (IOTA). Le projet a cependant fait l'objet d'une analyse au regard d'éventuelles rubriques loi sur l'eau pouvant le concerner.

Liste des rubriques Loi sur l'eau

Rubrique	Intitulé	Caractéristique de l'installation	Statut*
<i>PRELEVEMENTS</i>			
1.1.1.0	Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau	<i>Non concerné (pas de prélèvement)</i>	<i>Non concerné</i>
1.1.2.0	Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant : 1° Supérieur ou égal à 200 000 m ³ / an (A) 2° Supérieur à 10 000 m ³ /an mais inférieur à 200 000 m ³ /an (D)	<i>Non concerné (pas de prélèvement)</i>	<i>Non concerné</i>
1.3.1.0	A l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L. 214-9, ouvrages, installations, travaux permettant un prélèvement total d'eau dans une zone où des mesures permanentes de répartition quantitative instituées, notamment au titre de l'article L. 211-2, ont prévu l'abaissement des seuils : 1° Capacité supérieure ou égale à 8 m ³ / h (A) 2° Dans les autres cas (D)	<i>Non concerné (le projet ne situe pas en ZRE et pas de prélèvement)</i>	<i>Non concerné</i>
<i>REJETS</i>			
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) ; 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D)	<i>Non concerné (pas de rejet au milieu naturel mais rejet dans les réseaux concessionnaires)</i>	<i>Non concerné</i>
<i>RÉGIMES D'AUTORISATION VALANT AUTORISATION AU TITRE DES ARTICLES L. 214-1 ET SUIVANTS DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT</i>			
5.1.1.0	Réinjection dans une même nappe des eaux prélevées pour la géothermie, l'exhaure des mines et carrières ou lors des travaux de génie civil, la capacité totale de réinjection étant : 1° Supérieure ou égale à 80 m ³ /h (A) 2° Supérieure à 8 m ³ /h, mais inférieure à 80 m ³ /h (D)	<i>Non concerné (pas de géothermie)</i>	<i>Non concerné</i>

Le projet n'est pas concerné par la Loi sur l'eau.

3.1.8.2 Détermination du statut Seveso du site

a. Classement direct

Au vu de l'analyse du classement futur de l'établissement, réalisée dans le tableau des rubriques ICPE précédent, il apparaît qu'aucun seuil SEVESO n'est dépassé de façon directe.

b. Classement par la règle du cumul

Règle de calcul :

La règle du cumul est utilisée pour évaluer de manière globale les dangers présentés par l'établissement, à savoir :

- les dangers pour la santé – catégorie (a) - qui correspondent aux rubriques 4100 à 4199 ;
- les dangers physiques – catégorie (b) - qui correspondent aux rubriques 4200 à 4499 ;
- les dangers pour l'environnement – catégorie (c) - qui correspondent aux rubriques 4500 à 4599.

Pour chaque catégorie, la somme suivante est calculée :

$$s = \sum \frac{q(x)}{Q(x)}$$

Où : « qx » désigne la quantité de substance ou mélange dangereux « x » susceptible d'être présente dans l'établissement, et « Qx » désigne la quantité seuil-bas ou seuil-haut mentionnée dans la rubrique correspondante.

Il y a ainsi 3 sommes à effectuer pour la règle de cumul seuil bas, et 3 autres pour la règle de cumul seuil haut. Si l'une des sommes Sa, Sb ou Sc est ≥ 1 , le statut SEVESO est avéré.

Calcul appliqué à l'établissement :

Les rubriques de projet concernées par des seuils Seveso ont été identifiées et listées dans le tableau ci-après avec les quantités des seuils hauts (SH) et de seuil bas (SB) associée. Chacune des sommes Sa, Sb et Sc a été calculée.

Rubrique ICPE correspondante	Type de danger			Quantité susceptible d'être présente (en tonnes)	Seuils "SEVESO" (en tonnes)		Contribution SH			Contribution SB		
	Sa	Sb	Sc		SH	SB	Sa	Sb	Sc	Sa	Sb	Sc
	Santé	Physique	Environnement									
4734		x	x	48	25000	2500	0	0,00192	0,00192	0	0,0192	0,0192
4510			x	2,2	200	100	0	0	0,011	0	0	0,022
4330		x		1,4	50	10	0	0,028	0	0	0,14	0
4220		x		0,006	50	50	0	0,00012	0	0	0,00012	0
4710	x	x		0,05	25	10	0,002	0,002	0	0,005	0,005	0
4719		x		0,0314	50	5	0	0,000628	0	0	0,00628	0
4725		x		0,0636	2000	200	0	0,0000318	0	0	0,000318	0
Cumul des contributions :							0,002	0,0326998	0,01292	0,005	0,170918	0,0412

Aucune des sommes ne dépasse 1. L'établissement n'est donc Seveso par règle de cumul.

Le projet n'est pas concerné par le statut SEVESO.

3.1.8.3 Espèces protégées

Comme développé dans le volet B5 chapitre 4.3. « Milieu naturel », les inventaires de terrain relatifs à la faune, à la flore et aux milieux naturels ont mis en évidence la présence de plusieurs espèces protégées.

Parmi ces espèces, la plupart sont communes et non menacées à l'échelle régionale ou locale. Seules trois espèces d'oiseaux présentent un intérêt patrimonial plus élevé : le Chardonneret élégant, la Linotte mélodieuse et le Faucon crécerelle (uniquement en activité de chasse pour ce dernier).

Compte tenu des mesures mises en place (définies dans le volet B5 chapitre 3.4 et 4.3), les impacts résiduels sont estimés faibles à négligeables sur la faune (y compris protégée), la flore et les milieux naturels et en particulier sur les espèces protégées susmentionnées.

Dans ce contexte, et comme justifié plus en détail au sein de l'étude d'impact du présent dossier (volet B5 chapitre 4.3.6. « Justification de l'absence de nécessité d'une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées »), une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégée ne semble pas nécessaire pour l'ensemble des travaux liés à la mise en place du centre d'exploitation.

3.1.8.4 Boiselements

Aucun boisement ne répond aux critères de définition d'un boisement au sens du Code forestier sur l'emprise du projet, à savoir une largeur moyenne en cime > 15 m, des essences majoritairement forestières, une superficie de la formation > 500 m² et un couvert > 10%.

Ainsi aucune demande de défrichement n'est requise.

3.1.8.5 Position du site par rapport à la Directive IED

La directive 2010/75/CE, dite directive IED (Industrial Emission Directive), réglemente les industries les plus polluantes au sein de l'Union européenne (UE). Afin de mieux identifier les installations visées, le décret n°2013-375 a créé des rubriques « 3000 ».

L'inventaire des activités du site ne fait apparaître aucune rubrique « 3000 » : **les installations ne sont donc pas concernées par la Directive IED.**

En conséquence, le dossier de demande d'autorisation environnementale n'est pas concerné par les éléments mentionnés à l'article R515-59, notamment la comparaison du fonctionnement de l'installation avec les meilleurs techniques disponibles (MTD).

3.1.8.6 Permis de démolir

A la date d'entrée en jouissance du terrain, la zone de projet ne contiendra aucun bâtiment.

En conséquence, aucune demande de permis de démolir n'est nécessaire.

3.1.8.7 Permis de construire

Une demande de permis de construire est nécessaire pour la réalisation du projet. Elle sera donc déposée en parallèle du présent dossier de demande d'autorisation.

Selon l'article L181-30 du code de l'environnement, « *Les permis et les décisions de non-opposition à déclaration préalable requis en application des articles L. 421-1 à L. 421-4 du code de l'urbanisme ne peuvent pas recevoir exécution avant la délivrance de l'autorisation environnementale régie par le présent titre.* ».

La durée de validité d'un permis de construire est de 3 ans et le début des travaux de construction des installations est prévu à ce stade des études en 2019.

3.2. Cadre réglementaire de l'étude d'impact

3.2.1. Textes de référence

La réglementation relative à l'évaluation environnementale a été récemment modifiée par :

- L'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes (JORF n°0181 du 5 août 2016)
- Le décret n°2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes (JORF n°0189 du 14 août 2016).

L'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 s'applique « *aux projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale systématique pour lesquels la première demande d'autorisation est déposée à compter du 16 mai 2017* » (article 6).

Le centre d'exploitation fait partie du projet de réalisation du tronçon de métro correspondant à la ligne 17 Nord qui a été déclaré d'utilité publique par le décret n°2017-186 du 14 février 2017. Le dossier de DUP ayant été déposé avant la date du 16 mai 2017, la réforme de l'évaluation environnementale n'est pas applicable au projet du centre d'exploitation d'Aulnay.

L'étude d'impact a donc été établie conformément aux dispositions du code de l'environnement antérieures à cette réforme :

- Partie législative : articles L. 122-1 à L. 122-3-3 (Livre Ier : Dispositions communes, Titre II : Information et participation des citoyens, Chapitre II : Évaluation environnementale, Section 1 : Études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements) ;
- Partie réglementaire : articles R. 122-1 à R. 122-15 (Livre Ier : Dispositions communes, Titre II : Information et participation des citoyens, Chapitre II : Évaluation environnementale, Section 1 : Études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements).

L'étude d'impact tient lieu de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 en application de l'article R. 414-22 du code de l'environnement. Elle comporte donc les éléments demandés à l'article R. 414-23 du code de l'environnement.

L'étude d'impact prend en compte les éléments contenus dans les documents publiés pour l'application des textes réglementaires et dans les guides méthodologiques relatifs à l'étude d'impact.

3.2.2. Justification de la nécessité d'une étude d'impact actualisée

L'article L. 122-1 du code de l'environnement, dans sa version applicable au présent projet, précise que « *les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact* ».

« *Ces projets sont soumis à étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement* ».

Le projet de la Ligne 17 Nord du Grand Paris Express est soumis d'office à étude d'impact (sans passer par la procédure d'examen au cas par cas) au titre des rubriques n°7 et n°8 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement dans sa version applicable au projet.

L'actualisation de l'étude d'impact est prévue par l'article R. 122-8 du code de l'environnement, dans sa version applicable au projet, lorsqu'un maître d'ouvrage dépose pour un même projet plusieurs demandes d'autorisation échelonnées dans le temps et nécessitant chacune la réalisation préalable d'une étude d'impact.

Le projet de la Ligne 17 Nord a fait l'objet d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) produit en 2015, comprenant une étude d'impact qui :

- a fait l'objet d'un avis délibéré de l'Autorité environnementale (Ae-CGEDD) le 2 décembre 2015 ;
- a constitué le support de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la Ligne 17 Nord qui s'est déroulée du 25 avril au 31 mai 2016.

Le projet de la Ligne 17 Nord du métro automatique du Grand Paris Express a été déclaré d'utilité publique par décret n° 2017-186 du 14 février 2017.

L'étude d'impact présentée dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été mise à jour dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale de la Ligne 17 Nord déposé le 03 juillet 2017.

Dans le cadre du présent dossier de demande d'autorisation environnementale, cette étude d'impact incluse dans le dossier de demande d'autorisation environnementale du projet de la Ligne 17 Nord a donc été actualisée en particulier pour ce qui concerne le centre d'exploitation et constitue les **volets B1 à B4** du présent dossier.

3.2.3. Organisation et contenu de l'étude d'impact

L'étude d'impact est constituée des éléments définis à l'article R. 122-5 du code de l'environnement dans sa version applicable au projet.

Son contenu est « proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine » (I de l'article R.122-5 du code de l'environnement).

Néanmoins, afin d'accompagner de la façon la plus proactive possible les évolutions de la réglementation et de l'évaluation environnementale, le Maître d'ouvrage a souhaité réaliser un dossier qui, tout en étant conforme strictement à la réglementation antérieure à laquelle il est juridiquement soumis, tend à se conformer, dans la mesure du possible, aux attentes et exigences de la nouvelle réglementation.

La méthodologie de l'étude d'impact est exposée plus loin dans le chapitre relatif aux méthodes d'évaluation utilisées.

Le tableau suivant donne la correspondance entre les différents alinéas de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, dans sa version applicable au présent projet et les chapitres du présent dossier, notamment du volet B constituant l'étude d'impact du projet de la Ligne 17 Nord du Grand Paris Express.

Un second tableau met en évidence les chapitres relatifs aux modifications introduites dans les dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement par le décret n°2016-1110 du 11 août 2016 que le maître d'ouvrage a pris le parti d'intégrer autant que possible, dans le contenu de l'étude d'impact actualisée.

Correspondance entre l'article R.122-5 du code de l'environnement dans sa version applicable au projet et l'étude d'impact du centre d'exploitation

Contenu de l'étude d'impact selon l'article R.122-5 du code de l'environnement, dans sa version applicable au projet	Correspondance avec les chapitres de l'étude d'impact relative au centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express	
	Volet	Chapitre
II – L'étude d'impact présente :		
1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant l'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus résultant du fonctionnement du projet proposé.	Volet A- Présentation du projet	Chapitre 2 – Présentation du projet (générale).
	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 2.4- Caractéristiques de l'ensemble du projet. Chapitre 2.6 - Estimation des quantités et types des émissions Chapitre 2.7 - Estimation des quantités et types de résidus émis
Pour les installations relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base relevant du titre IV de la loi n° 2006-686 du 13 juin 2006 modifiée relative à la transparence et à la sécurité en matière nucléaire, cette description pourra être complétée dans le dossier de demande d'autorisation en application de l'article R.512-3 et de l'article 8 du décret n° 2007-1557 du 2 novembre 2007 modifié relatif aux installations nucléaires de base et au contrôle, en matière de sûreté nucléaire, du transport de substances radioactives ;	<i>Non concerné</i>	
2° Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L.371-1, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments ;	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 3 – Etat initial de l'environnement
3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ;	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 4 – Effets du projet sur l'environnement et mesures associées
4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. 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 ;	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 7 – Analyse des effets cumulés avec les projets environnants
5° Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ;	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 2.1 – Description des variantes ou solutions alternatives.
6° Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L.371-3 ;	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 6 – Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables et articulation avec les plans, schémas

Contenu de l'étude d'impact selon l'article R.122-5 du code de l'environnement, dans sa version applicable au projet	Correspondance avec les chapitres de l'étude d'impact relative au centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express	
<p>7° Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. <p>La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3° ;</p>	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 4 – Effets du projet sur l'environnement et mesures associées
8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial visé au 2° et évaluer les effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 8 –Méthodes et difficultés rencontrées.
9° Une description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser cette étude ;	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 8 –Méthodes et difficultés rencontrées.
10° Les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation ;	Volet A – Présentation du projet	Chapitre 3.5 – Auteurs des études
11° Lorsque certains des éléments requis en application du II figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact ;	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 4.10 – Moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident
12° Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.	Volet B1 à B4 – Etude d'impact L17N Volet B5 - Etude d'impact centre d'exploitation	Ensemble des volets
IV. - Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci est précédée d'un résumé non technique des informations visées aux II et III. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 9 - Résumé non technique.
V. - Pour les travaux, ouvrages ou aménagements soumis à autorisation en application du titre Ier du livre II, l'étude d'impact vaut document d'incidences si elle contient les éléments exigés pour ce document par l'article R. 214-6.	<i>Non concerné</i>	
VI. - Pour les travaux, ouvrages ou aménagements devant faire l'objet d'une étude d'incidences en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, l'étude d'impact vaut étude d'incidences si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23.	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 4.3.8 – Evaluation des incidences du projet sur le site Natura 2000 et mise en œuvre de mesures adaptées
VII. - Pour les installations classées pour la protection de l'environnement relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base relevant du titre IV de la loi du 13 juin 2006 susmentionnée, le contenu de l'étude d'impact est précisé et complété en tant que de besoin conformément aux articles R. 512-6 et R. 512-8 du présent code et à l'article 9 du décret du 2 novembre 2007 susmentionné.	Concerné (voir ci-après)	

Correspondance entre l'article R.512-8 du code de l'environnement dans sa version applicable au projet et l'étude d'impact du centre d'exploitation

Contenu de l'étude d'impact selon l'article R.512-8 du code de l'environnement, dans sa version applicable au projet	Correspondance avec les chapitres de l'étude d'impact relative au centre d'exploitation des lignes 16 et 17 Nord du Grand Paris Express	
II.-Le contenu de l'étude d'impact est défini à l'article R.122-5. Il est complété par les éléments suivants :	Volet	Chapitre
<p>1° L'analyse mentionnée au 3° du II de l'article R.122-5 précise notamment, en tant que de besoin, l'origine, la nature et la gravité des pollutions de l'air, de l'eau et des sols, les effets sur le climat le volume et le caractère polluant des déchets, le niveau acoustique des appareils qui seront employés ainsi que les vibrations qu'ils peuvent provoquer, le mode et les conditions d'approvisionnement en eau et d'utilisation de l'eau ;</p>	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 4 – Effets du projet sur l'environnement et mesures associées
<p>2° Les mesures réductrices et compensatoires mentionnées au 7° du II de l'article R.122-5 font l'objet d'une description des performances attendues, notamment en ce qui concerne la protection des eaux souterraines, l'épuration et l'évacuation des eaux résiduelles et des émanations gazeuses ainsi que leur surveillance, l'élimination des déchets et résidus de l'exploitation, les conditions d'apport à l'installation des matières destinées à y être traitées, du transport des produits fabriqués et de l'utilisation rationnelle de l'énergie ;</p>	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 4 – Effets du projet sur l'environnement et mesures associées
<p>3° Elle présente les conditions de remise en état du site après exploitation.</p>	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 2.8 – Conditions de remise en état

Correspondance entre l'article R.122-5 modifié du code de l'environnement et l'étude d'impact du centre d'exploitation

Contenu de l'étude d'impact selon l'article R.122-5 modifié du code de l'environnement	Correspondance avec les chapitres de l'étude d'impact relative au centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express	
II – L'étude d'impact comporte les éléments suivants :	Volet	Chapitre
1° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessous. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant ;	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 9 - Résumé non technique.
2° Une description du projet , y compris en particulier : <ul style="list-style-type: none"> - une description de la localisation du projet ; - une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ; - une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ; - une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement. 	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 2 – Description du projet Chapitre 2.2 – Localisation et accessibilité Chapitre 2.4- Caractéristiques de l'ensemble du projet Chapitre 2.6 - Estimation des quantités et types des émissions Chapitre 2.7 - Estimation des quantités et types de résidus émis
Pour les installations relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base mentionnées à l'article L. 593-1, cette description (description du projet) pourra être complétée dans le dossier de demande d'autorisation en application des articles R. 181-13 et suivants et de l'article 8 du décret n° 2007-1557 du 2 novembre 2007 modifié relatif aux installations nucléaires de base et au contrôle, en matière de sûreté nucléaire, du transport de substances radioactives ;	<i>Non concerné</i>	
3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 3 – Etat initial de l'environnement Chapitre 5 - Evolution prévisible de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet
4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ;	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 3 – Etat initial de l'environnement
5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : <ol style="list-style-type: none"> a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ; b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ; c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ; d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ; e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact : 	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 5 – Effets du projet sur l'environnement et mesures associées Chapitre 7 – Analyse des effets cumulés avec les projets environnants

Contenu de l'étude d'impact selon l'article R.122-5 modifié du code de l'environnement	Correspondance avec les chapitres de l'étude d'impact relative au centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express	
<ul style="list-style-type: none"> - ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ; - ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public. <p>Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage ;</p> <p>f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique;</p> <p>g) Des technologies et des substances utilisées.</p> <p>La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 (1° La population et la santé humaine ; 2° La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/ CE du 30 novembre 2009 ; 3° Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ; 4° Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ; 5° L'interaction entre les facteurs mentionnés aux 1° à 4°). porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet ;</p>		
<p>6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence;</p>	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 4.5.7 – Incidences négatives notables résultant de la vulnérabilité du projet face aux risques d'accidents ou de catastrophes majeurs
	Volet C – Etude de danger	Chapitre 3 – Analyse des potentiels de danger Chapitre 6 – Etude détaillée des risques
<p>7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;</p>	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 2.1 – Description des variantes ou solutions alternatives.
<p>8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> – éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; – compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. <p>La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments mentionnés au 5°</p>	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 4 – Effets du projet sur l'environnement et mesures associées
<p>9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ;</p>	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 4 – Effets du projet sur l'environnement et mesures associées ; Chapitre 4.9 – Moyens de suivi et de surveillance

Contenu de l'étude d'impact selon l'article R.122-5 modifié du code de l'environnement	Correspondance avec les chapitres de l'étude d'impact relative au centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express	
10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 4 – Effets du projet sur l'environnement et mesures associées ; Chapitre 8 –Méthodes et difficultés rencontrées..
11° Les noms , qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation ;	Volet A – Présentation du dossier	Chapitre 3.5 –Auteurs des études.
12° Lorsque certains des éléments requis ci-dessus figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact.	<i>Non concerné</i>	
III. Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend , en outre : [...]	<i>Non concerné</i>	
IV. – Pour les projets soumis à autorisation en application du titre Ier du livre II, l'étude d'impact vaut étude d'incidence si elle contient les éléments exigés pour ce document par l'article R. 181-14.	<i>Non concerné</i>	
V. – Pour les projets soumis à une étude d'incidences en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV , le formulaire d'examen au cas par cas tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 lorsqu'il permet d'établir l'absence d'incidence sur tout site Natura 2000. S'il apparaît après examen au cas par cas que le projet est susceptible d'avoir des incidences significatives sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ou si le projet est soumis à évaluation des incidences systématique en application des dispositions précitées, le maître d'ouvrage fournit les éléments exigés par l'article R. 414-23. L'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23.	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 4.3.8 - Évaluation des incidences du projet sur le site Natura 2000 et mise en œuvre de mesures adaptées.
VI. – Pour les installations classées pour la protection de l'environnement relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base relevant du titre IX du livre V du code de l'environnement susmentionnée , le contenu de l'étude d'impact est précisé et complété en tant que de besoin conformément au II de l'article D. 181-15-2 du présent code et à l'article 9 du décret du 2 novembre 2007 susmentionné.	<i>Concerné (voir ci-après)</i>	

Correspondance entre l'article D.181-15-2 créé du code de l'environnement et l'étude d'impact du centre d'exploitation

Contenu de l'étude d'impact selon l'article D.181-15-2 créé du code de l'environnement	Correspondance avec les chapitres de l'étude d'impact relative au centre d'exploitation des lignes 16 et 17 Nord du Grand Paris Express	
	Volet	Chapitre
II. – Pour les installations mentionnées à la section 8 du chapitre V du titre Ier du livre V, le contenu de l'étude d'impact comporte en outre les compléments prévus au I de l'article R.515-59.	<i>Non concerné</i>	
Pour certaines catégories d'installations d'une puissance supérieure à 20 MW, l'analyse du projet sur la consommation énergétique mentionnée au 3° du II de l'article R. 122-5 comporte une analyse coûts-avantages afin d'évaluer l'opportunité de valoriser de la chaleur fatale notamment à travers un réseau de chaleur ou de froid. Un arrêté du ministre chargé des installations classées et du ministre chargé de l'énergie, pris dans les formes prévues à l'article L. 512-5, définit les installations concernées ainsi que les modalités de réalisation de l'analyse coûts-avantages.	<i>Non concerné</i>	

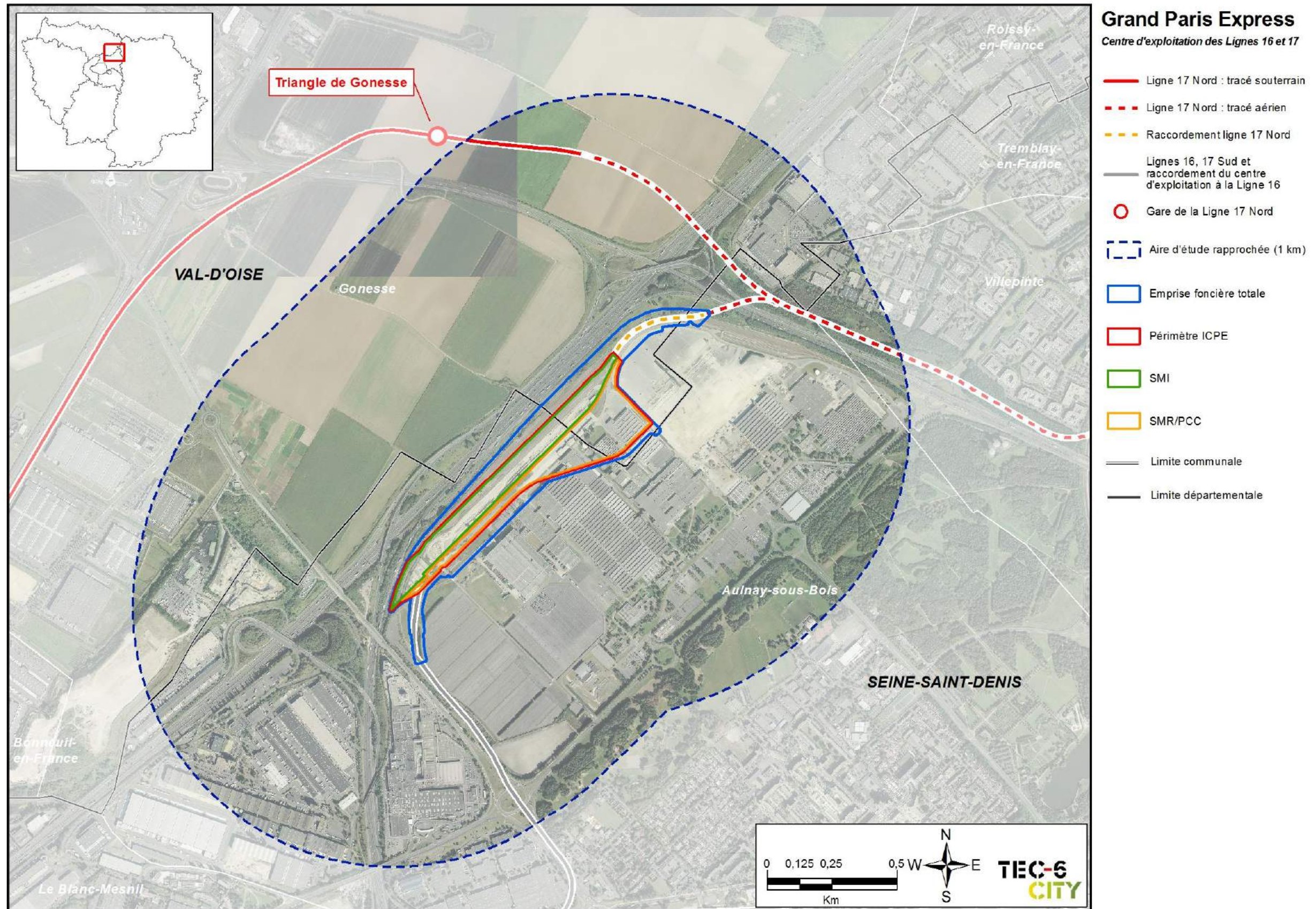
3.3. Communes concernées par le rayon d'affichage

Le site étant soumis à autorisation ICPE les communes concernées par l'enquête publique du site sont celles du rayon d'affichage déterminé par la rubrique 2930 qui soumet le projet à autorisation, à savoir 1 km soit :

- Gonesse (95) ;
- Aulnay-sous-Bois (93) ;
- Villepinte (93).

Les installations ICPE présentes sur le futur site le soumettent à autorisation avec rayon d'affichage de 1 km. Par ailleurs, ce rayon sera conservé comme rayon d'étude dans la suite du dossier, et notamment l'étude d'impact. En effet, ce périmètre est suffisant pour appréhender la majorité des enjeux et impacts et sera adapté au besoin en fonction des thématiques, en fonction de l'échelle d'analyse pertinente.

Périmètre d'étude (1 km) du centre d'exploitation



3.4. Nom et adresse du demandeur de l'autorisation

3.4.1. Présentation du demandeur

La demande d'autorisation est déposée par la Société du Grand Paris en attente de la désignation des exploitants des installations. Une fois ceux-ci connus au terme d'une procédure d'appel d'offres, ils adresseront à la préfecture les dossiers de demande de modifications et de changement d'exploitants sur chacun des périmètres correspondants conformément à l'Art. L. 181-15.

3.4.2. Identité du demandeur

La présente demande d'autorisation est portée par :



SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

30 AV DES FRUITIERS

IMMEUBLE LE CEZANNE

93 200 Saint-Denis

(SIRET : 525 046 017 00030)

Statut juridique : Établissement public local à caractère industriel ou commercial

Adresse postale du projet faisant l'objet de la présente demande : boulevard André Citroën
93 600 AULNAY-SOUS-BOIS

La Société du Grand Paris est un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial, ayant pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation (loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris – article 7).

3.4.3. Capacités techniques et financières

Comme précisé précédemment, le demandeur de l'autorisation (Société du Grand Paris) ne sera pas l'exploitant des installations. La Société du Grand Paris n'est donc pas en mesure à ce jour de préciser les capacités techniques et financières de l'exploitant.

L'exploitant sera désigné au terme d'une procédure d'appel d'offres public, au cours de laquelle les capacités techniques et financières des candidats seront évaluées précisément, de manière à garantir leur expérience, leur capacité à maîtriser la gestion environnementale de sites industriels, ainsi que leur solidité financière.

Dans l'attente de ces éléments, les capacités techniques et financières de la Société du Grand Paris feront foi, en tant que pétitionnaire.

Ainsi, les collaborateurs de la Société du Grand Paris sont, pour la plupart, spécialistes des grands projets de transport et d'aménagement. Cette équipe pluridisciplinaire bénéficie de la compétence de collaborateurs expérimentés provenant de différents horizons et rompus à l'exercice de la maîtrise d'ouvrage. Fin 2016, la Société du Grand Paris comptabilisait 200 collaborateurs. L'équipe bénéficie de la compétence de collaborateurs expérimentés provenant de différents horizons : fonctionnaires détachés de l'État, fonctionnaires détachés des collectivités territoriales, agents d'origine RATP, SNCF Réseau, des SEM, des bureaux d'études, de sociétés d'ingénierie ou de conseil, mais aussi du monde de la maîtrise d'œuvre et des entreprises de bâtiment, ou des travaux publics. Elle est organisée en « mode projet » à la fois pour privilégier l'opérationnel et être en prise avec les enjeux sectoriels de la future ligne.

Le coût global de la réalisation du Grand Paris Express est estimé à plus de 25 milliards d'euros. Cette enveloppe sera allouée à la réalisation des lignes nouvelles 15, 16, 17 et 18, ainsi qu'aux prolongements de la ligne 14, au nord entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel, et au sud entre Olympiades et Orly.

Le financement du Grand Paris Express repose sur des recettes fiscales affectées et le recours à l'emprunt.

Les recettes fiscales affectées déjà mises en place sont de trois natures :

- une fraction de la taxe locale sur les bureaux en Île-de-France (TSB), qui est assise sur les surfaces à usage de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage, de stationnement. Indexée sur l'indice du coût de la construction et adossée notamment aux surfaces de bureaux, cette taxe devrait connaître une dynamique puissante sur une moyenne et longue période. En 2013, la fraction affectée à la Société du Grand Paris était plafonnée à 168 millions d'euros mais cette recette a atteint plus de 300 millions d'euros dès 2014 à la suite de la disparition de ce plafond, conformément aux décisions annoncées par le Premier ministre le 6 mars 2013. Elle était de 350 millions d'euros en 2016 et s'élève à 385 millions d'euros en 2017.
- la Taxe spéciale d'équipement (TSE), taxe additionnelle aux taxes locales, dont le montant est fixé à 117 millions d'euros par an.
- une composante de l'Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) assise sur le matériel roulant exploité par la RATP, pour 66 millions d'euros par an.

Ainsi, la Société du Grand Paris perçoit environ 500 millions d'euros de recettes fiscales par an, et ce montant devrait croître tendanciellement sur le moyen-long terme.

Par ailleurs, en 2015, l'Union Européenne a attribué à la Société du Grand Paris une subvention de 32 millions d'euros. C'est ainsi que les avants-projets des lignes 14 Sud, 17 et 18 se retrouvent cofinancées à 50% par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, au titre de leur contribution à l'amélioration des nœuds urbains des réseaux transeuropéens de transport.

Ces recettes permettent de lancer les études, la maîtrise foncière et les premiers travaux de réalisation du réseau.

Dans un deuxième temps, la Société du Grand Paris aura recours à l'emprunt.

Les premiers emprunts, à hauteur de 700 millions d'euros, ont eu lieu en 2017. Le 15 janvier 2017, l'agence de notation Moody's a par ailleurs attribué la notation Aa2/Prime-1 assortie d'une perspective stable, à la Société du Grand Paris. Cette note, alignée sur celle de l'État, est la meilleure note possible pour un établissement public en France.

L'emprunt offre la possibilité d'étaler le financement sur plusieurs décennies, ce qui est indispensable en termes d'équité, puisqu'il s'agit non seulement d'améliorer les conditions de transport de notre génération mais également de préparer celles des générations futures et de renforcer durablement l'attractivité de la France. Cet emprunt sera remboursé grâce aux recettes fiscales affectées, ainsi que – à compter des mises en services – aux redevances d'usage payées par les exploitants (péages).

Des recettes complémentaires, tirées notamment de l'exploitation commerciale des gares (publicité, commerce, etc.) ou d'autres services, viendront aussi consolider le modèle de financement de la Société du Grand Paris.

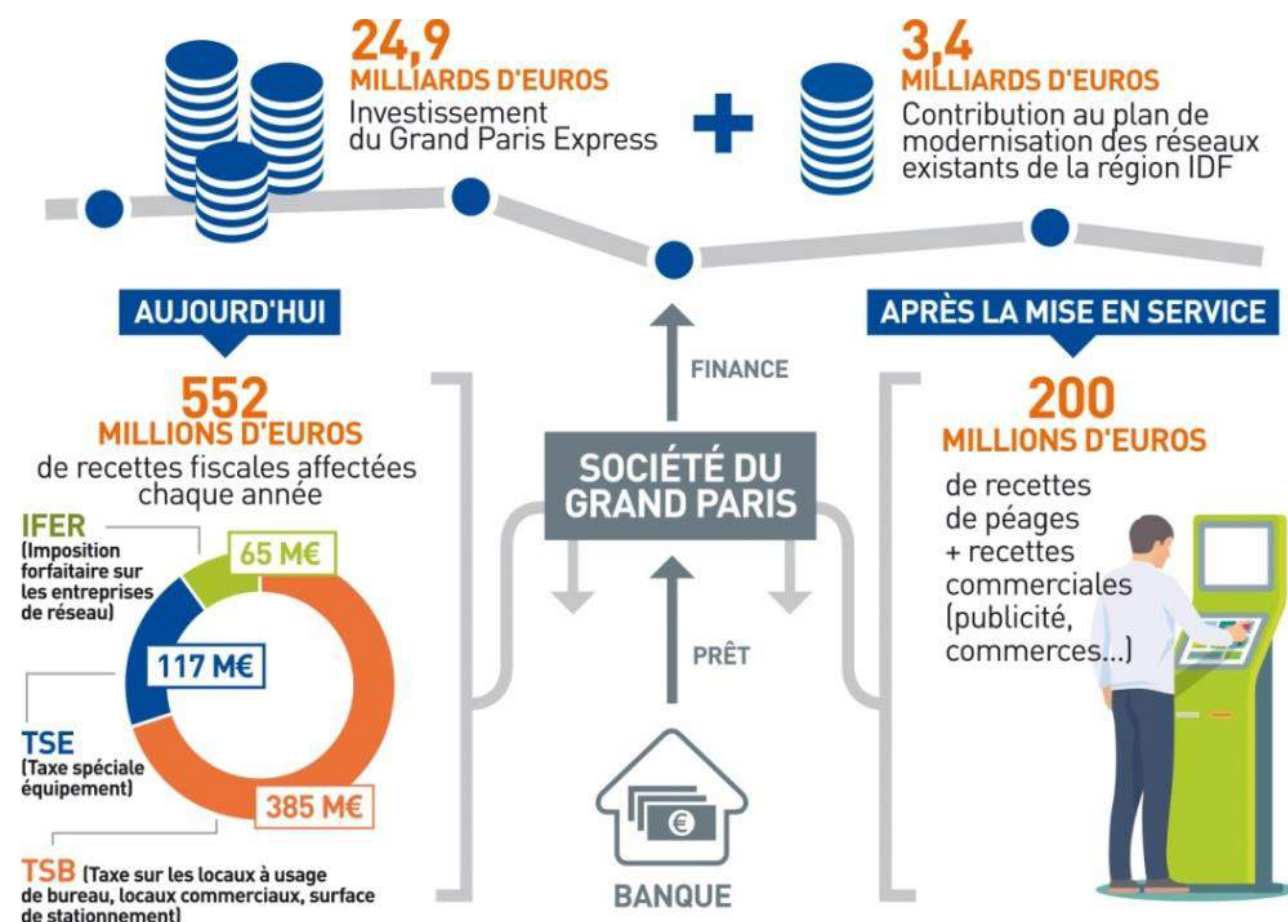


Schéma de principe du financement du Grand Paris Express (<https://www.societedugrandparis.fr>, février 2017)

3.5. Auteurs des études

3.5.1. Auteurs du présent dossier

Ce dossier de demande d'autorisation environnementale a été réalisé par le bureau d'études setec énergie environnement, ainsi que par les bureaux d'études cités ci-après pour ce qui est de l'étude d'impact.

setec énergie environnement – Agence de Paris

Immeuble Central Seine, 42-52 Quai de la Rapée, 75012 PARIS

	Responsable de la production des volets : <ul style="list-style-type: none"> - A - Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale - B – Étude d'impact - C- Etude de danger - D – Plans réglementaires 									
	<table border="1"> <tr> <td>Directeur d'étude</td> <td>Karen DIARD</td> </tr> <tr> <td>Chef de projet</td> <td>Gwenaëlle LE DEODIC</td> </tr> <tr> <td>Chargés d'études</td> <td>Anabel MAGANA</td> </tr> <tr> <td>Ingénieur risque industriel</td> <td>Cécile CHARLIN</td> </tr> <tr> <td>Relecteur qualité</td> <td>Gwenaëlle LE DEODIC</td> </tr> </table>	Directeur d'étude	Karen DIARD	Chef de projet	Gwenaëlle LE DEODIC	Chargés d'études	Anabel MAGANA	Ingénieur risque industriel	Cécile CHARLIN	Relecteur qualité
Directeur d'étude	Karen DIARD									
Chef de projet	Gwenaëlle LE DEODIC									
Chargés d'études	Anabel MAGANA									
Ingénieur risque industriel	Cécile CHARLIN									
Relecteur qualité	Gwenaëlle LE DEODIC									

Le dossier s'appuie également sur les études projet menées par le maître d'œuvre du centre d'exploitation des Lignes 16 et 17 du GPE : TEC6-city.

	Groupement : <ul style="list-style-type: none"> - setec batiment (bureau d'ingénierie) - Groupe 6 (architecte)
--	--


3.5.2. Auteurs de l'étude d'impact

3.5.2.1 Etude d'impact à l'échelle de la Ligne 17 Nord

L'étude d'impact à l'échelle de la Ligne 17 Nord (volets B1 à B4), telle que déposée le 07 juillet 2017 en Préfecture, a été réalisée par les bureaux d'études IRIS CONSEIL, INGEROP, CEBTP, VibraTech, ME2i, BURGEAP et à partir des données des autres membres du groupement de maîtrise d'œuvre du projet de la Ligne 17 Nord : HUB17 disposant de toutes les compétences nécessaires.


IRIS Conseil INFRA - Agence de Saint-Quentin-en-Yvelines

Rue Joël le Theule BP 864 – 78058 Saint-Quentin-en-Yvelines Cedex

	Responsable de la production des volets : <ul style="list-style-type: none"> - B – Étude d'impact <ul style="list-style-type: none"> o B.1. Etat initial à l'échelle de la Ligne 17 Nord; o B.2. Présentation du projet et des variantes à l'échelle de la Ligne 17 Nord; o B.3. Analyse des impacts et présentation des mesures associées à l'échelle de la Ligne 17 Nord; o B.4. Résumé non technique 	
	Directeur d'étude	Eric NURY
	Chef de projet	Yves BLONDELOT
	Chargés d'études	Alexis DELAUNOY, Mylène RUAULT, Tiphonie PAULY
	Relecteur qualité	Eric NURY


INGEROP - Agence de Rueil-Malmaison

18 Rue des Deux Gares – 92500 Rueil-Malmaison

	Thématiques étudiées : <ul style="list-style-type: none"> - Milieux naturels (Faune/Flore, zones humides, Continuités écologiques...) - Cadre de vie et santé humaine - Acoustique - Eaux superficielles 	
	Chef de projet	Mélanie DUTTO
	Responsable du volet C	Guillemette GERARD
	Responsable du volet D	Benoît PAPAEGEAY
	Chargés d'études	Guillemette GERARD, Benoît PAPAEGEAY, Claire GAUTIER, Thomas BOURDIN, Jérémy VERNA
Relecteur qualité	Mélanie DUTTO	


GINGER BURGEAP

27, rue de Vanves 92772 BOULOGNE-BILLANCOURT CEDEX

	Thématiques étudiées : <ul style="list-style-type: none"> - Qualité des sols - Gestion des matériaux excavés - Énergies renouvelables 	
	Directrice de projet sols et matériaux	Sylvie Cardinaud
	Chef de projet énergies renouvelables	Edouard Lecompte
	Chargés d'études sols et matériaux	Lucile Bahnweg, Thomas Deschamps
	Relecteur qualité	Sylvie Cardinaud


Ginger CEBTP

12 avenue Gay Lussac 78 990 ELANCOURT

	Thématiques étudiées : <ul style="list-style-type: none"> - Hydrogéologie - Modélisation hydrogéologique
	Hydrogéologue

VibraTec

28 chemin du petit bois - BP 36 - 69131 ECULLY

	Thématiques étudiées : <ul style="list-style-type: none"> - Modélisation vibratoire 	
	Chef de projet	Emanuel REYNAUD
	Chargés d'études	Brice NELAIN, Franck DEVAUX


ME2i -2

Avenue de la Cerisaie 94266 FRESNES

	Expertise pour la maîtrise des vibrations pour les ouvrages aériens
	Directeur d'études

CDC Biodiversité

102, rue Réaumur - 75002 PARIS

	Thématiques étudiées : - Mesures compensatoires écologiques
Chef de projet	Matthieu RIVET (CDC)
Chargées d'études	Flora BOURGES (CDC), Morgane GUERIN (CDC)
Cartographie	Léna MAATOUG (CDC)
Experts écologues	Marc BARRE (CDC), Catherine JUHEL (Egis), Christian XHARDEZ (Egis), Martyn GEST (Egis)
Expertise foncière (SEGAT)	Frédéric MARCHE, Julien GRIFFITHS, Adrien MARTIN-LAUZIER
Relecteur qualité	Matthieu RIVET (CDC)


Elle a ensuite été actualisée dans le cadre du présent dossier par les auteurs de l'étude d'impact à l'échelle du centre d'exploitation d'Aulnay (voir ci-après).

3.5.2.2 Etude d'impact à l'échelle du centre d'exploitation des lignes 16 et 17

L'étude d'impact à l'échelle du centre d'exploitation d'Aulnay (volet B5) a été réalisée par les bureaux d'études setec énergie environnement, setec hydratec, Biotope, AVLS et à partir des données des autres membres du groupement de maîtrise d'œuvre du projet du centre d'exploitation d'Aulnay : TEC6-City disposant de toutes les compétences nécessaires.


setec énergie environnement – Agence de Paris

Immeuble Central Seine, 42-52 Quai de la Rapée, 75012 PARIS

	Responsable de la production des volets : - B – Étude d'impact
Directeur d'étude	Karen DIARD
Chef de projet	Gwenaëlle Le DEODIC
Chargés d'études	Anabel MAGANA


setec hydratec - Agence de Lyon

Le Crystallin 191/193 Cours Lafayette CS 20 087 - 69458 LYON cedex 06

	Thématiques étudiées : - B - Etude d'impact <ul style="list-style-type: none"> o Qualité des sols o Géologie o Eaux souterraines (Hydrogéologie) o Eaux superficielles o Fondations / réseaux
Directeur d'étude	Cyrille SAINZELLE
Chef de projet	Elodie HLAVACEK-BOULON
Relecteur qualité	Jacques POUILHE


Biotope – Agence du bassin parisien

25, impasse Mousset – 75012 PARIS

	Thématiques étudiées : - B - Etude d'impact <ul style="list-style-type: none"> o Milieux naturels (Faune/Flore, zones humides, Continuités écologiques...)
Directeur d'étude	Sylvain Froc
Chef de projet	Charlène PAGES
Experts naturalistes, expertises de terrain	Miguel DA COSTA NOGUEIRA et Sabine BEUTIN
Relecteur qualité	Sylvain Froc

AVLS

18 rue Charles de Gaulle – 91400 ORSAY

	Thématiques étudiées : - B - Etude d'impact <ul style="list-style-type: none"> o Acoustique et vibrations
Acousticien / Chargé d'études	Jean-Charles THIBOUT
Ingénieur vibrations	Cédric BARBAROSSA
Relecteur qualité	Frédéric Berne

4. ORGANISATION DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

4.1. Guide de lecture du dossier

Ce volet de présentation a pour but de faciliter la compréhension de l'organisation du dossier de demande d'autorisation environnementale et la lecture des différentes parties qui le composent. Il permet d'orienter le lecteur directement vers les sujets qui l'intéressent plus particulièrement.

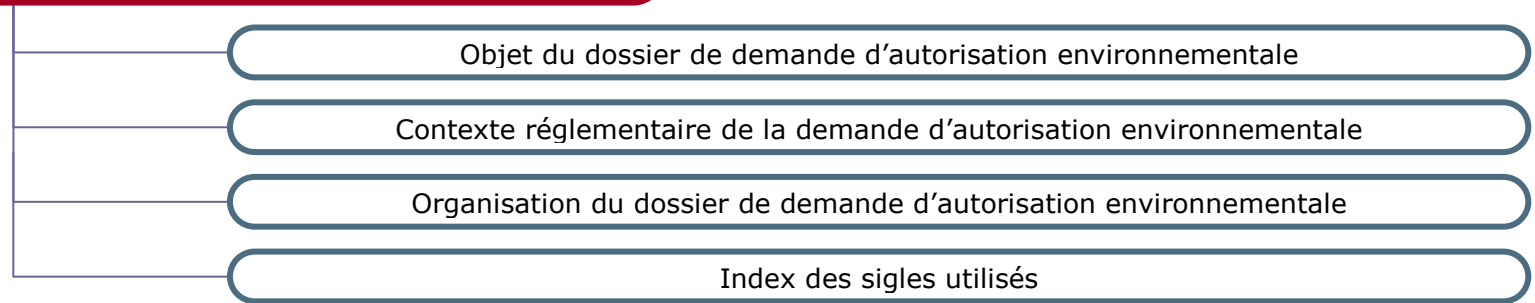
Le dossier de demande d'autorisation environnementale est constitué de volets, tels qu'illustrés dans le schéma page suivante :

- Un volet A « Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale » ;
- Un volet B « Étude d'impact » comprenant :
 - o B.1. Etat initial à l'échelle de la Ligne 17 Nord;
 - o B.2. Présentation du projet et des variantes à l'échelle de la Ligne 17 Nord;
 - o B.3. Analyse des impacts et présentation des mesures associées à l'échelle de la Ligne 17 Nord;
 - o B.4. Résumé non technique à l'échelle de la Ligne 17 Nord;
 - o B.5. Etude d'impact à l'échelle du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express et son résumé non technique
- Un volet C « Etude de danger et son résumé non technique » ;
- Un volet D « Plans » ;
- Un volet E « Annexes »

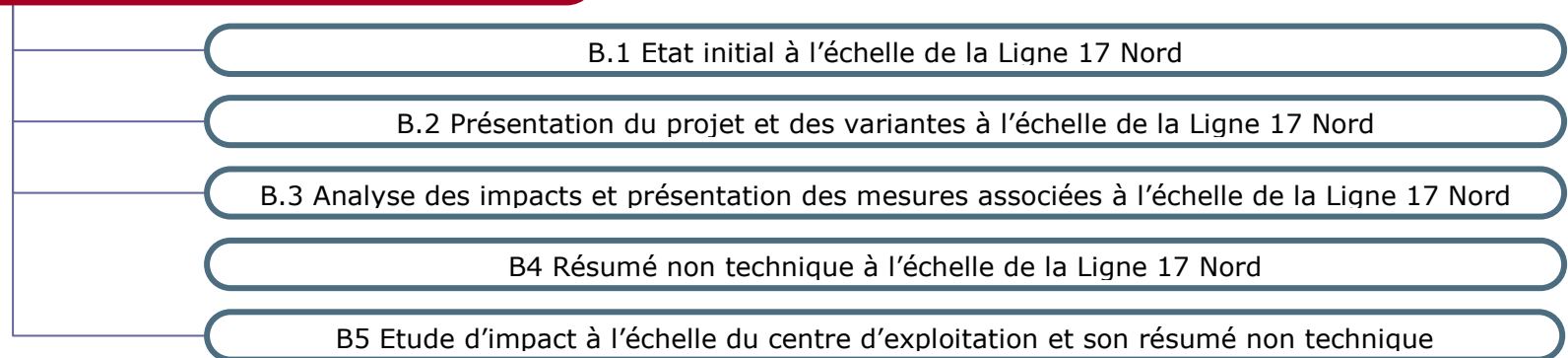
Ce dossier sera complété en cours d'instruction avec :

- Un volet F « Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse de la Société du Grand Paris ».

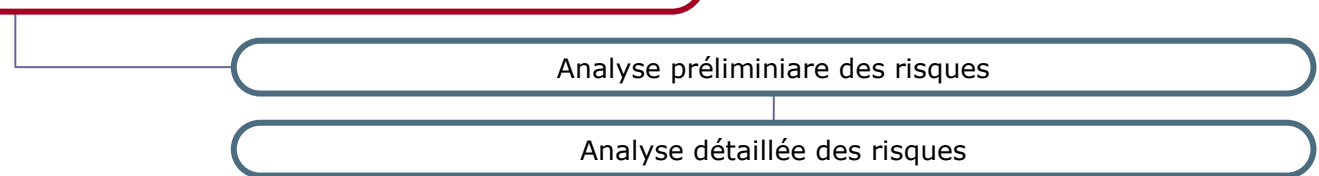
Volet A Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale



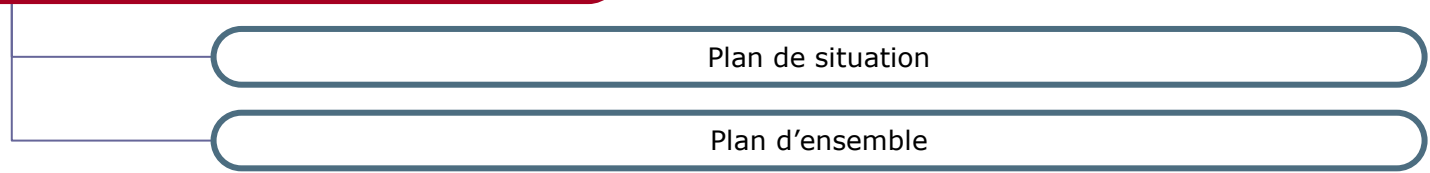
Volet B Étude d'impact



Volet C Étude de danger du centre d'exploitation et son résumé non technique

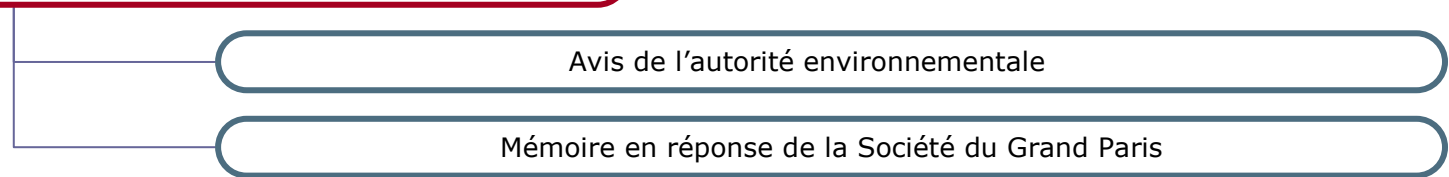


Volet D Plans



Volet E Annexes

Volet F Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse



4.2. Contenu du dossier

Le tableau ci-après reprend les différents éléments communs aux différents volets de la procédure et constituant le dossier de Demande d'Autorisation Environnementale, tels que précisés par les articles R.181-13, R.181-14 II, R.414-19-I 3 et D.181-15-2 du code de l'environnement. Il indique leurs localisations dans les différents volets du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

Pièces génériques de la demande et correspondance avec les volets du dossier

Pièces communes constitutives de la demande d'autorisation selon les articles R.181-13, R.181-14 II et R.414-19-I 3 du code de l'environnement	Correspondance dans le dossier de demande d'autorisation environnementale	
	Volet	Chapitre / Paragraphe
1° Lorsque le pétitionnaire est une personne physique, ses nom, prénoms, date de naissance et adresse et, s'il s'agit d'une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro de SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande ;	Volet A - Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale	Chapitre 3.4- Nom et adresse du demandeur
2° La mention du lieu où le projet doit être réalisé ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle 1/25 000, ou, à défaut au 1/50 000, indiquant son emplacement ;	Volet A - Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale	Chapitre 2.1- Localisation et maîtrise foncière
	Volet D – Plans	Plan de situation 1/25 000
3° Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit ;	Volet E - Annexes	Annexe 1 - Déclaration d'utilité publique
4° Une description de la nature et du volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés mis en œuvre, ainsi que l'indication de la ou des rubriques des nomenclatures dont le projet relève. Elle inclut les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées ;	Volet A - Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale	Chapitre 3.1.6- Classement réglementaire du site
	Volet B5 – Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 2 – Description du projet Chapitre 2.8 - Remise en état Chapitre 4.9 - Moyens de suivi et de surveillance Chapitre 4.10 - Moyens d'intervention
	Volet C – Etude de dangers	Chapitre 6 - Principales mesures de réduction des risques
5° Soit, lorsque la demande se rapporte à un projet soumis à évaluation environnementale, l'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3, s'il y a lieu actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L. 122-1-1, soit, dans les autres cas, l'étude d'incidence environnementale prévue par l'article R. 181-14 ;	Volet B – Etude d'impact	Ensemble des chapitres
6° Si le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale à l'issue de l'examen au cas par cas prévu par l'article R. 122-3, la décision correspondante, assortie, le cas échéant, de l'indication par le pétitionnaire des modifications apportées aux caractéristiques et mesures du projet ayant motivé cette décision ;	Non concerné	Non concerné
7° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles prévues par les 4° et 5° ;	Ensemble des volets	
8° Une note de présentation non technique.	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 9 – Résumé non technique

Pièces spécifiques à une ICPE et correspondance avec les volets du dossier

Pièces spécifiques à une ICPE selon l'article D181-15-2 du code de l'environnement	Correspondance dans le dossier de demande d'autorisation environnementale	
	Volet	Chapitre / Paragraphe
1° Lorsque le pétitionnaire requiert l'institution de servitudes d'utilité publique prévues à l'article L. 515-8 pour une installation classée à implanter sur un site nouveau, le périmètre de ces servitudes et les règles souhaités ;	Non concerné	Non concerné
2° Les procédés de fabrication que le pétitionnaire mettra en œuvre, les matières qu'il utilisera, les produits qu'il fabriquera, de manière à apprécier les dangers ou les inconvénients de l'installation ;	Volet B5 - Etude d'impact du centre d'exploitation	Chapitre 2 – Description du projet
3° Une description des capacités techniques et financières mentionnées à l'article L. 181-27 dont le pétitionnaire dispose, ou, lorsque ces capacités ne sont pas constituées au dépôt de la demande d'autorisation, les modalités prévues pour les établir. Dans ce dernier cas, l'exploitant adresse au préfet les éléments justifiant la constitution effective des capacités techniques et financières au plus tard à la mise en service de l'installation ;	Volet A - Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale	Chapitre 3.4.3 Capacités techniques et financières
4° Pour les installations destinées au traitement des déchets, l'origine géographique prévue des déchets ainsi que la manière dont le projet est compatible avec les plans prévus aux articles L. 541-11, L. 541-11-1, L. 541-13 du code de l'environnement et L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales ;	Non concerné	Non concerné
5° Pour les installations relevant des articles L. 229-5 et L. 229-6, [...]	Non concerné	Non concerné
6° Lorsque le dossier est déposé dans le cadre d'une demande de modification substantielle en application de l'article L. 181-14 et si le projet relève des catégories mentionnées à l'article L. 516-1, l'état de pollution des sols prévu à l'article L. 512-18.	Non concerné	Non concerné
7° Pour les installations mentionnées à la section 8 du chapitre V du titre Ier du livre V, les compléments prévus à l'article R. 515-59	Non concerné	Non concerné (activités non IED)
8° Pour les installations mentionnées à l'article R. 516-1 ou à l'article R. 515-101, les modalités des garanties financières exigées à l'article L. 516-1, notamment leur nature, leur montant et les délais de leur constitution	Non concerné	Non concerné
9° Un plan d'ensemble à l'échelle de 1/200 au minimum indiquant les dispositions projetées de l'installation ainsi que l'affectation des constructions et terrains avoisinants et le tracé de tous les réseaux enterrés existants. Une échelle réduite peut, à la requête du pétitionnaire, être admise par l'administration ;	Volet D – Plans	Plan d'ensemble 1/500 + lettre de demande de dérogation
10° L'étude de dangers mentionnée à l'article L. 181-25 et définie au III du présent article ;	Volet C – Etude de dangers	Ensemble du volet
11° Pour les installations à implanter sur un site nouveau, l'avis du propriétaire, lorsqu'il n'est pas le pétitionnaire, ainsi que celui du maire ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme, sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation ; ces avis sont réputés émis si les personnes consultées ne se sont pas prononcées dans un délai de quarante-cinq jours suivant leur saisine par le pétitionnaire ;	Volet E - Annexes	Courriers de demande d'avis des maires d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse sur la remise en état du site après exploitation
12° Pour les installations terrestres de production d'électricité à partir de l'énergie mécanique du vent	Non concerné	Non concerné
13° Dans les cas mentionnés au dernier alinéa de l'article L. 181-9, la délibération ou l'acte formalisant la procédure d'évolution du plan local d'urbanisme, du document en tenant lieu ou de la carte communale.	Non concerné	Non concerné
14° Pour les carrières et les installations de stockage de déchets non inertes résultant de la prospection, de l'extraction, du traitement et du stockage de ressources minérales, la demande d'autorisation comprend le plan de gestion des déchets d'extraction	Non concerné	Non concerné

5.

GLOSSAIRE DES SIGLES UTILISES

ABF : Architecte des bâtiments de France

ADES : Accès aux données sur les eaux souterraines

ADR : « Accord for dangerous goods by road » = Accord pour le transport des marchandises dangereuses par la route

AE : Autorité environnementale

AEP : Alimentation en eau potable

AMVAP : Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine

APS : Avant projet sommaire

APR : Analyse préliminaire des risques

APUR : Agence parisienne de l'urbanisme

ARS : Agence régionale de santé

AVP : études d'avant-projet

BARPI : Bureau d'analyse des risques et pollutions industrielles

BASIAS : Base des anciens sites industriels et activités de service

BASOL : Base sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués

BRGM : Bureau de recherches géologiques et minières

BSPP : Brigade de sapeurs-pompiers de Paris

BSS : Banque de données su sous-sol (BRGM)

BT : Basse tension

BTEX : Benzène, Toluène, Éthylbenzène et Xylènes (composés organiques aromatiques volatils)

CDNPS : Commission départementale de la nature, des paysages et des sites

CDT : Contrat de développement territorial

CF : Coupe-feu

CGEDD : Conseil général de l'environnement et du développement durable

CLAP : Comité de liaison des appareils à pression

CLE : Commission locale de l'eau

CLP : règlement européen pour la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances et mélanges (en anglais : Classification, Labelling, Packaging)

CO : Monoxyde de carbone

COHV : Composés organiques halogénés volatils

COVNM : Composés organiques volatils non méthaniques

COS : Coefficient d'occupation du sol

CNPN : Conseil national pour la protection de la nature

CNPP : Centre national de prévention et de protection

CSSPP : Commission supérieure des sites, perspectives et paysages

CVC : Chauffage, ventilation, climatisation

dB : Décibel (Unité de mesure du niveau de bruit)

dB(A) : Décibel pondéré (A)

DC : Déclaration avec contrôle

DCE : Directive cadre sur l'eau

DDT : Direction départementale des territoires

DEA : Direction eau et assainissement

DRAC : Direction régionale des affaires culturelles

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

DUP : Déclaration d'utilité publique

EDD : Etude de danger

EDR : Étude détaillée des risques

ENS : Espace naturel sensible

EP : Eaux pluviales

EPI : Équipement de protection individuelle

ERC (démarche) : Eviter, Réduire, Compenser

ErDF : Electricité réseau distribution France

ERI : Eaux résiduelles industrielles

ERP : Établissement recevant du public

EU : Eaux usées

EUI : eaux usées industrielles

FDS : Fiches de données de sécurité

FFSA : Fédération française des sociétés d'assurances

GC : Génie civil

GES: Gaz à effet de serre

GNT : graves non traitées

GPE : Grand Paris Express

Ha : Hectare

HAP : Hydrocarbure aromatique polycyclique : micropolluants organiques produits par la combustion de la matière organique (usines métallurgiques, combustion de bois, huiles, cigarette, produits pétroliers...).

HC : Hydrocarbures

HCT : Hydrocarbures totaux

HQE : Haute qualité environnementale

HSE : Hygiène sécurité environnement

HT : Haute tension

IAU IdF : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France

ICPE : installation classée pour la protection de l'environnement

IDH : Indicateur de développement humain

IED : Industrial émission directive

IFER : Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau

IGN : Institut géographique national

INESC : Institut d'ingénierie de systèmes et d'informatique

INSEE : institut national de la statistique et des études économiques

IOTA : installations, ouvrages, travaux et aménagements soumis à la loi sur l'eau.

ISDD : Installation de stockage de déchets dangereux

ISDI : Installation de stockage de déchets Inertes

ISDI+ : Installation de de stockage de déchets inertes négociée

ISDND : Installation de de stockage de déchets non dangereux

Km : Kilomètre

LAC : Ligne aérienne de contact

LRS : Long rail soudé

m : Mètre

Màl : machine à laver

ml : Mètre linéaire

MEEM : Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer

MMR : Mesures de maîtrise des risques

MOS : Mode d'occupation du sol

MTD : Meilleures techniques disponibles

NF : Normes françaises

NGF : Nivellement général français

Nk : niveau kéraunique

NOx : Oxydes d'azote

NQE : Normes de qualité environnementale

OGM : Organisme génétiquement modifié

OIN : Opération d'Intérêt National

PAC : Profil aérien de contact

PADD : Projet d'aménagement et de développement durable

PCB : Polychlorobiphényles

PCC : Poste de commandement centralisé

PCS : Poste central de surveillance

PEB : Plan d'exposition au bruit

PEF : Postes éclairage force

PEL : Premiers effets létaux

pH : Potentiel hydrogène

PL : Poids lourds

PLU : Plan local d'urbanisme

PM₁₀ : Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres

PMR : Personne à mobilité réduite

PPA : Périmètre de protection adapté

PR : Poste de redressement

PPRn : Plan de prévention des risques naturels

PPRI : Plan de prévention des risques d'inondation

PPRT : Plan de prévention des risques technologiques

PRQA : Plan régional pour la qualité de l'air

RATP : Régie autonome des transports parisiens

RATP GI : Régie autonome des transports parisiens (gestionnaire d'infrastructures)

RFN : Réseau ferré national

RIA : Robinet d'incendie armé

RTPGP : Réseau de transport public du Grand Paris

RNT : Résumé non technique

SAMU : Service d'aide médicale d'urgence

SAGE : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

SAS : Société par actions simplifiée

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

SEI : Seuil des Effets Irréversibles

SEL : Seuil des Effets Létaux

SELS : Seuil des Effets Létaux Significatifs

SGP : Société du Grand Paris

SIC : Site d'Importance Communautaire (site du réseau Natura 2000)

SMI : Site de Maintenance des Installations

SMR : Site de Maintenance et de Remisage

SMSI : Système de gestion de la sécurité de l'information

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

SO₂ : Dioxyde de soufre

SRCAE : Schéma régional climat air énergie

SRCE : Schéma régional de cohérence écologique

SSI : Système de sécurité incendie

STIF : Syndicat des transports d'Ile-de-France

TCSP : transport collectif en site propre

TGBT : Tableau général basse tension

TSB : Taxe sur les locaux à usage de bureau, locaux commerciaux, surface de stationnement

TSE : Taxe spéciale d'équipement

TVB : Trame verte et bleue

UFR : Utilisateur de fauteuil roulant

VMI : Véhicules de maintenance des infrastructures

VRD : Voiries et réseaux divers

VTP : Volume technique protégé

ZAC : Zone d'aménagement concerté

ZAE : Zone d'activité économique

ZNIEFF : Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

ZPS : Zone de protection spéciale (site du réseau Natura 2000)

ZPPAUP : Zone de protection du patrimoine architectural, urbain ou paysager

ZSC : Zone spéciale de conservation (site du réseau Natura 2000)



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

www.societedugrandparis.fr