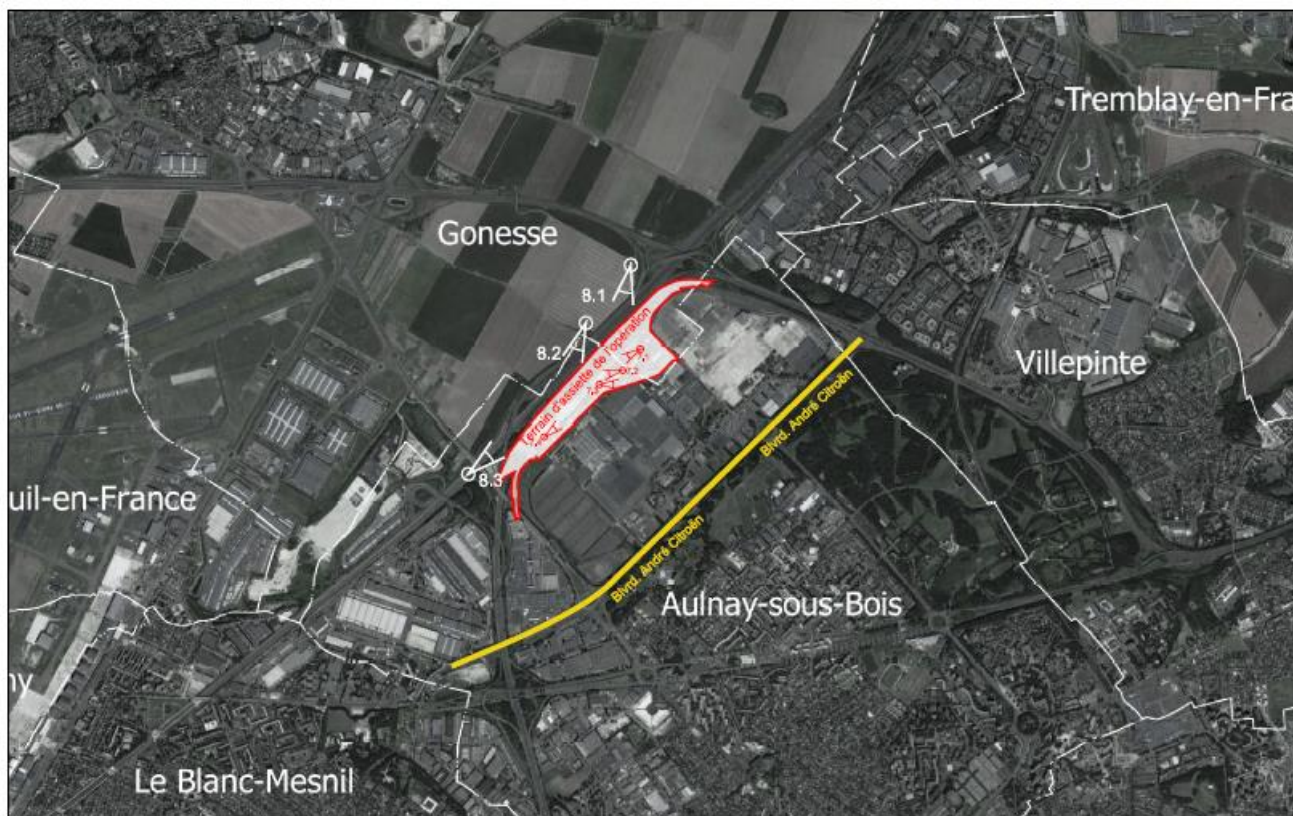


Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE **Du lundi 11 juin 2018 au mardi 10 juillet 2018 inclus**

Concernant :

La demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre de l'article L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse.



RAPPORT, **CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA COMMISSAIRE** **ENQUÊTRICE**

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

LE RAPPORT D'ENQUÊTE COMPREND LES 2 PARTIES SUIVANTES

IMPRIMÉES DANS 2 TOMES DIFFÉRENTS

1^{ère} Partie – Tome 1

PRÉSENTATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

PRÉAMBULE

PRÉSENTATION DU PROJET

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

ANALYSE DES OBSERVATIONS

PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE

2^{ème} Partie – Tome 2

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE ANNEXES

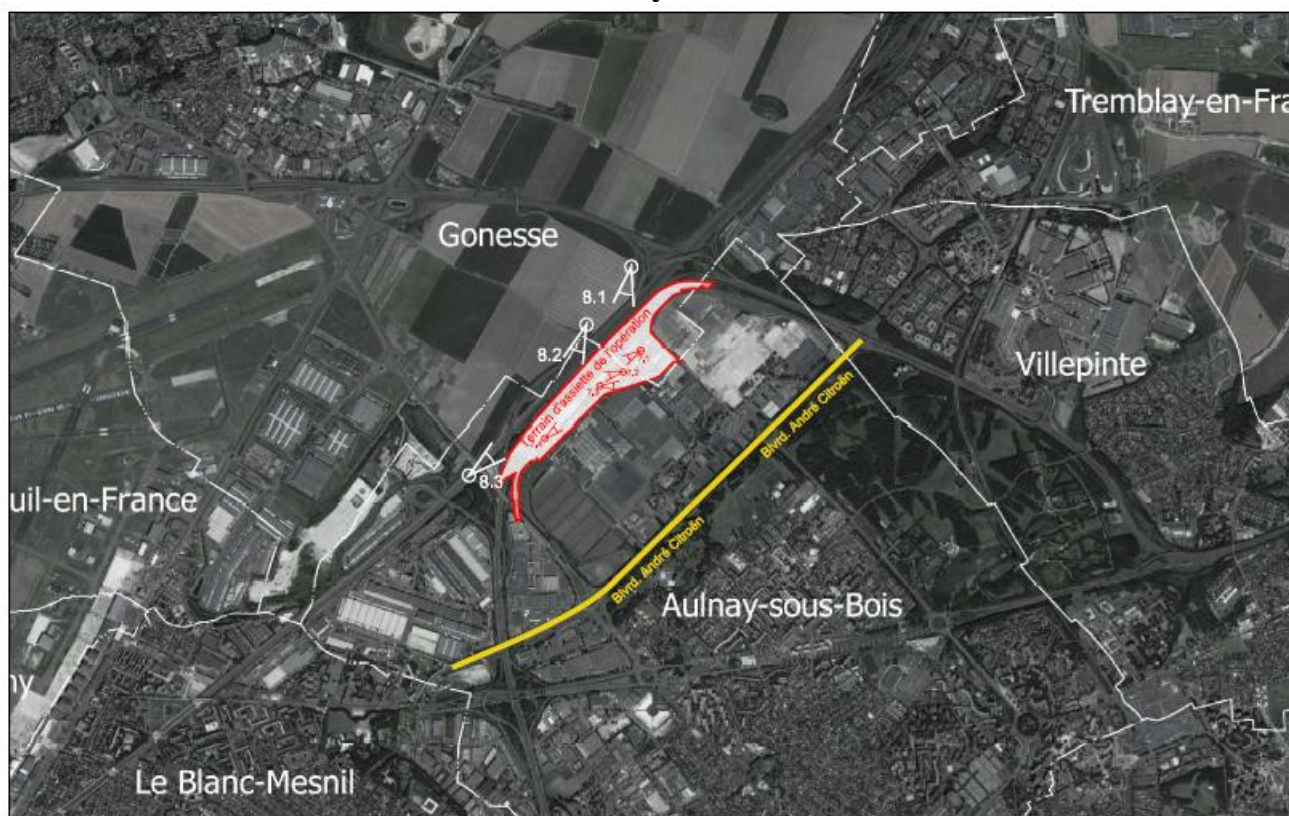
Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Du lundi 11 juin 2018 au mardi 10 juillet 2018 inclus

Concernant :

La demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre de l'article L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse.



RAPPORT

1^{ère} Partie - Tome 1

PRÉSENTATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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 céramique
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

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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)

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

SOMMAIRE

PRÉAMBULE.	10
A. RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE	12
1. Généralités	12
1.1. Objet de l'Enquête Publique.	12
1.2. Cadre juridique.	12
1.3. Présentation du projet.	15
1.4. Présentation des acteurs : Société du Grand Paris, RATP, STIF.	16
1.5. Présentation de la Ligne 16 et de la ligne 17.	18
1.6. Centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express.	19
1.6.1. Localisation du site.	19
1.6.2. Présentation des installations.	23
1.7. Autorisation environnementale.	27
1.7.1. Classement réglementaire du site dans la nomenclature des Installations classées pour la Protection de l'Environnement.	29
1.7.2. Textes réglementaires applicables.	31
1.7.3. Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000.	33
A. Cadre réglementaire.	34
B. Contexte de l'évaluation Natura 2000.	36
1.7.3.1. Identification des sites Natura 2000 aux abords du projet.	36
1.7.3.2. Description et composition du site.	40
1.7.3.3. Espèces ayant justifié la désignation du site.	42
1.7.3.4. Espèces inscrites au FSD du site Natura 2000 FR1112016 (INPN, 2017)	42
1.7.3.5. Habitats utilisés par les espèces ayant justifié la désignation.	43
1.7.3.6. Évaluation des incidences sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation de la ZPS en phase exploitation.	52
1.7.4. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.	56
a) Rappels des défis du SDAGE 2016-2021	59
b) Analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE 2016 – 2021.	60
1.7.5. Synthèse des enjeux liés au projet.	75
1.7.5.1. Impacts et mesures sur le milieu physique.	76
1.7.6. Cadre réglementaire de l'étude d'impact.	78
1.7.7. Synthèse des impacts du projet, des mesures, des modalités de suivi des mesures et leurs coûts associés.	84
1.8. Composition du dossier mis à la disposition du public.	126
1.8.1. Dossier de l'Enquête Publique.	126

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

1.8.2. Dossier administratif.	127
2. Organisation et déroulement de l'enquête	127
2.1. Désignation du Commissaire Enquêteur.	127
2.2. Modalités de l'Enquête Publique.	127
2.2.1. Déroulement de l'Enquête Publique.	128
2.2.2. Incidents relevés au cours de l'Enquête Publique.	130
2.2.3. Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres.	130
3. Analyse des observations.	130
Aulnay-Sous-Bois :	130
Première permanence du lundi 11 juin 2018 de 9 heures à 12 heures.	130
3.1. Deuxième permanence du mardi 19 juin 2018 de 9 heures à 12 heures.	131
3.2. Troisième permanence du samedi 30 juin 2018 de 9 heures à 12 heures.	131
3.3. Quatrième permanence du mardi 10 juillet 2018 de 9 heures à 12 heures.	131
GONESSE :	131
3.4. Première permanence du lundi 11 juin 2018 de 14 heures à 17 heures.	131
3.5. Deuxième permanence du mardi 10 juillet 2018 de 14 heures à 17 heures.	131
3.6. Observations transcrites sur le registre hors permanence.	131
3.7. Courriers reçus.	131
3.8. Observations sur le registre électronique.	131
3.9. Observations Sur l'adresse mail de la préfecture.	131
3.10. Procès-Verbal de Synthèse et réponses de la SGP aux différentes observations.	132
B. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSAIRE-ENQUÊTRICE SUR LE PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE	168
4. AVIS MOTIVÉ	171
ANNEXES :	177

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

PRÉAMBULE.

L'Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018 a prescrit l'organisation d'une Enquête Publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse.

L'article 1 de cet arrêté fixe la durée de l'Enquête Publique à 30 jours consécutifs, soit du 11 juin 2018 au 10 juillet 2018 inclus.

L'article 2 fixe le siège de l'Enquête Publique à la Préfecture de la Seine-Saint-Denis-1, esplanade Jean Moulin, 93007 Bobigny cedex.

Le tribunal Administratif de Montreuil, en date du 20 avril 2018, décision n°E18000013/93, a nommé Madame Brigitte Bellacicco en qualité de Commissaire Enquêtrice chargée de procéder à l'Enquête Publique ;

La Commissaire Enquêtrice a été choisie sur des listes d'aptitudes départementales révisées annuellement. Par ailleurs :

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

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

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

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

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

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018

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

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

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

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

A. RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

1. GÉNÉRALITÉS

1.1. Objet de l'Enquête Publique.

Enquête Publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse.

1.2. Cadre juridique.

Le code de l'environnement et notamment le titre VIII du Livre Ier « Procédures administratives » notamment ses articles L.181-1 à L.181-4 et l'article L.511-1.

Les articles L.123-1 à L.123-18 et R.123-1 à R.123-27 du code de l'environnement.

Le code de l'urbanisme et, notamment les Titres II et III du livre IV « Régime Applicable aux constructions, aménagements et démolitions » et, notamment ses articles R.423-20, R.423-32 et R.423-57.

La demande du 4 décembre 2017 présentée par la Société du Grand Paris, dont le siège social est situé au 30, avenue fruitiers, Immeuble le « Cézanne », à Saint-Denis, à l'effet d'obtenir l'autorisation environnementale unique pour le futur centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois en Seine-Saint-Denis et de Gonesse dans le Val-d'Oise, classable au titre des installations classées pour la protection de l'environnement sous les rubriques suivantes de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement :

- R.2930-1-a : « Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie. Réparation et entretien de véhicules et engins à moteur : la surface étant supérieure à 5 000 m². » (Autorisation).
- R.2560-2 : « Travail mécanique des métaux et alliages, à l'exclusion des activités classées au titre des rubriques 3230-a ou 3230-b. La puissance maximum de l'ensemble des machines fixes pouvant concourir simultanément au fonctionnement de l'installation étant supérieure à 150 kW, mais inférieure ou égale à 1000 Kw. » (Déclaration soumise à contrôle périodique).
- R.2563-2 : « 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 supérieure à 500 l, mais inférieure ou égale à 7500 l. » (Déclaration soumise à contrôle périodique).

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- R.2564-A-3 : « Nettoyage, dégraissage, décapage de surfaces quelconques par des procédés utilisant des liquides organohalogénés ou des solvants organiques. Pour les liquides organohalogénés ou des solvants organiques volatils (1), le volume équivalent des 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. » (Déclaration soumise à contrôle périodique).
- R.2910-A-2 : « Combustion à l'exclusion des installations visées par les rubriques 2770, 2771 et 2971. 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 :2. Supérieure à 2 MW, mais inférieure à 20 MW. » (Déclaration soumise à contrôle périodique).
- R.4802-2-a : « Gaz à effet de serre fluorés visés à l'annexe I du règlement (UE) n°517/2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés et abrogeant le règlement (CE) n° 842/2006 ou substances qui appauvrissent la couche d'ozone visées par le règlement (CE) n° 1005/2009 (fabrication, emploi, stockage). Emploi dans des équipements clos en exploitation. Équipements 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. » (Déclaration soumise à contrôle périodique).
- R.4330-2 : « 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 supérieure ou égale à 1 t mais inférieure à 10 t. » (Déclaration soumise à déclaration).
- R.2925 : « Ateliers de charge d'accumulateurs. La puissance maximale de courant continu utilisable pour cette opération étant supérieure à 50 kW (Installation soumise à déclaration).

La lettre du préfet de la Seine-Saint-Denis du 4 décembre 2017 déclarant la complétude du dossier de demande d'autorisation environnementale effectuée par le guichet unique (bureau de l'environnement), dans laquelle est notamment indiquée la date qui fait débiter la phase d'examen.

La lettre du préfet du Val-d'Oise en date du 22 décembre 2017 relative aux modalités d'affichage de l'enquête publique sur la commune de Gonesse et n'émettant pas d'objection à ce que le conseil municipal de cette commune formule un avis sur la présente demande.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Les dossiers de demande de permis de construire n°PC 093 005 17 C0122 et n°PC 095 277 G0028 déposés le 4 décembre 2017 en communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse, jugés complets à l'issue de l'examen effectué par la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement DRIEA (service urbanisme réglementaire et bâtiment) et par la direction départementale des territoires du Val-d'Oise, lesquels ont fait l'objet d'une notification du délai d'instruction par lettre du 21 décembre 2017.

La saisine du 17 janvier 2017 du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Les avis sollicités le 6 décembre 2017, du service Nature Paysage et Ressources de la DRIEE, du service Police de l'Eau de la DRIEE et de l'Unité départementale du Val-d'Oise de la DRIEE.

L'avis du 2 janvier 2018 de la direction régionale des affaires culturelles (DRAC) recueilli lors de la phase d'examen en application des articles R.181-19 à R.181-32.

L'avis du 5 janvier 2018 de l'Agence Régionale de Santé Île-de-France (ARS)-délégation départementale de Seine-Saint-Denis.

L'avis du 18 janvier 2018 de l'unité départementale de la Seine-Saint-Denis de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France.

L'avis du 22 janvier 2018 de la brigade des sapeurs-pompiers de Paris.

L'avis du 11 avril 2018 de l'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Le mémoire en réponse du pétitionnaire à l'avis de l'autorité environnementale.

Les avis émis dans le cadre de la procédure des permis de construire n°093 005 17 CO122 et n°095 277 17 GOO28 conduite en parallèle notamment :

- l'avis favorable du 5 février 2018 du mairie d'Aulnay-sous-Bois,
- l'avis du 22 janvier 2018 de la brigade des sapeurs-pompiers de Paris.
- les avis émis les 12 et 16 février 2018 par la direction de l'Eau de l'Assainissement et par la direction de la Voirie et des déplacements du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis,
- l'avis favorable du 6 mars 2018 émis par le ministère des armées. - l'avis favorable émis le 19 mars 2018 par la SNCF, direction immobilière d'Île-de-France.
- l'avis favorable du président de l'établissement public territorial (EPT) Paris Terres d'Envol en date du 12 février 2018,
- l'avis du 12 février 2018 de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).
- l'avis d'ENEDIS en date du 11 janvier 2018,
- l'avis de GRT GAZ en date du 4 janvier 2018,
- les avis réputés favorables de la société VEOLIA et du maire de Gonesse à l'issue du délai d'un mois fixé par les articles R.423-59 et R.423-72 du code de l'urbanisme,

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- l'avis du service départemental d'incendie et de secours (SDIS) du Val-d'Oise du 7 mars 2018,

Le rapport de l'inspection des installations classées du 17 avril 2018, déclarant le dossier de demande recevable et pouvant conformément à l'article L.181-10 du code de l'environnement, être soumis à enquête publique unique, laquelle doit regrouper les procédures liées aux demandes de permis de construire et à la demande d'autorisation environnementale.

Le périmètre de l'enquête couvrant les communes du département de la Seine-Saint-Denis (Aulnay-sous-Bois, Villepinte) et de Gonesse pour le département du Val-d'Oise.

La décision de Madame la Présidente du tribunal administratif de Montreuil n°E18000013/93 du 20 avril 2018 nommant Madame Brigitte Bellacicco en qualité de commissaire enquêteur chargée de procéder à l'enquête publique.

1.3. Présentation du projet.

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.

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 ;

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- 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.

1.4. 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. À ce titre, il est chargé d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics de voyageurs de la région. Ses principales prérogatives sont les suivantes :

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

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- Évaluation et révision du plan de déplacements urbains d'Île-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 Île de France Mobilités sont associés dans la mise en œuvre du Grand Paris Express afin que ces nouveaux transports collectifs structurants soient parfaitement articulés aux autres modes de transport, selon les principes généraux suivants :

- Les deux entités s'accordent sur les modalités d'information réciproque de leurs projets au travers d'instances de coordination régulières et transversales.
- Île 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'Île 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'Île-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

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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

1.5. Présentation de la Ligne 16 et de la ligne 17.

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 tronç 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).

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

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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 tronç 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 :

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

1.6. 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.

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.

1.6.1. 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 Île-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).

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Il est entouré par :

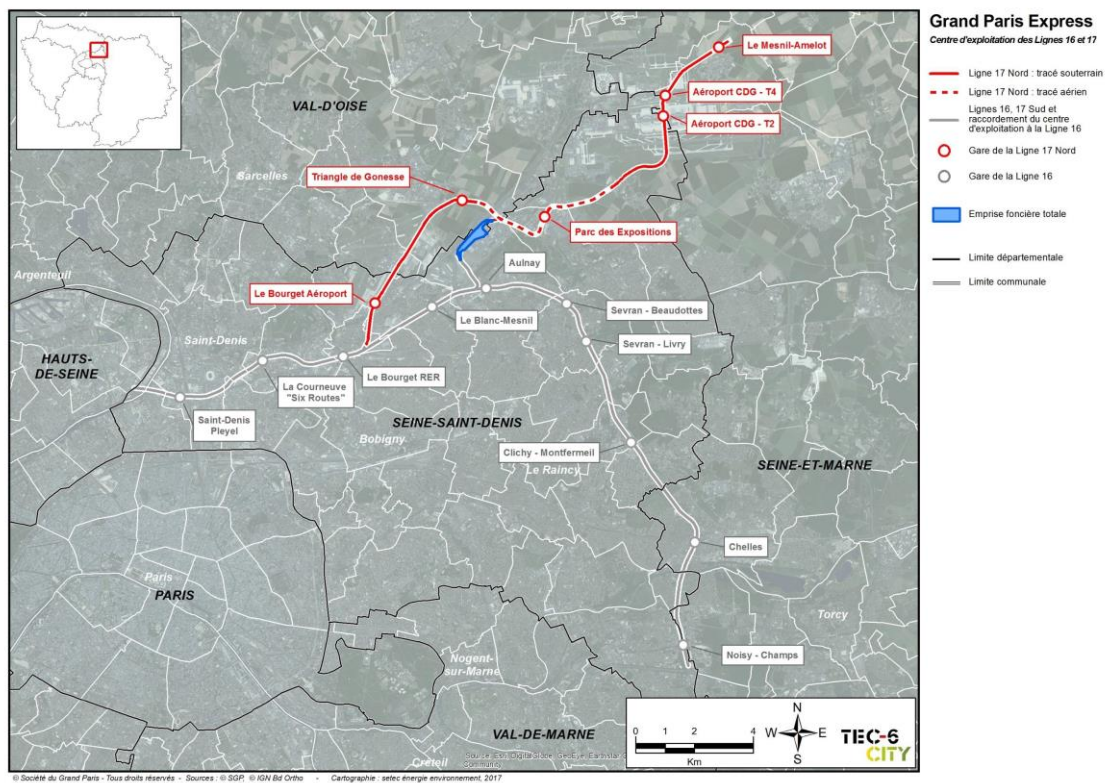
- Au sud-est : l'ancien site PSA (en cours de reconversion) ; et au delà le Parc Robert Bellanger et le Parc départemental du Sausset ;
- Au nord-ouest, au-delà de l'autoroute : la Zone d'Aménagement Concertée du Triangle de Gonesse ;
- Au sud-ouest : la zone industrielle de Garonor ;
- Au nord-est :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

À 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.

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.

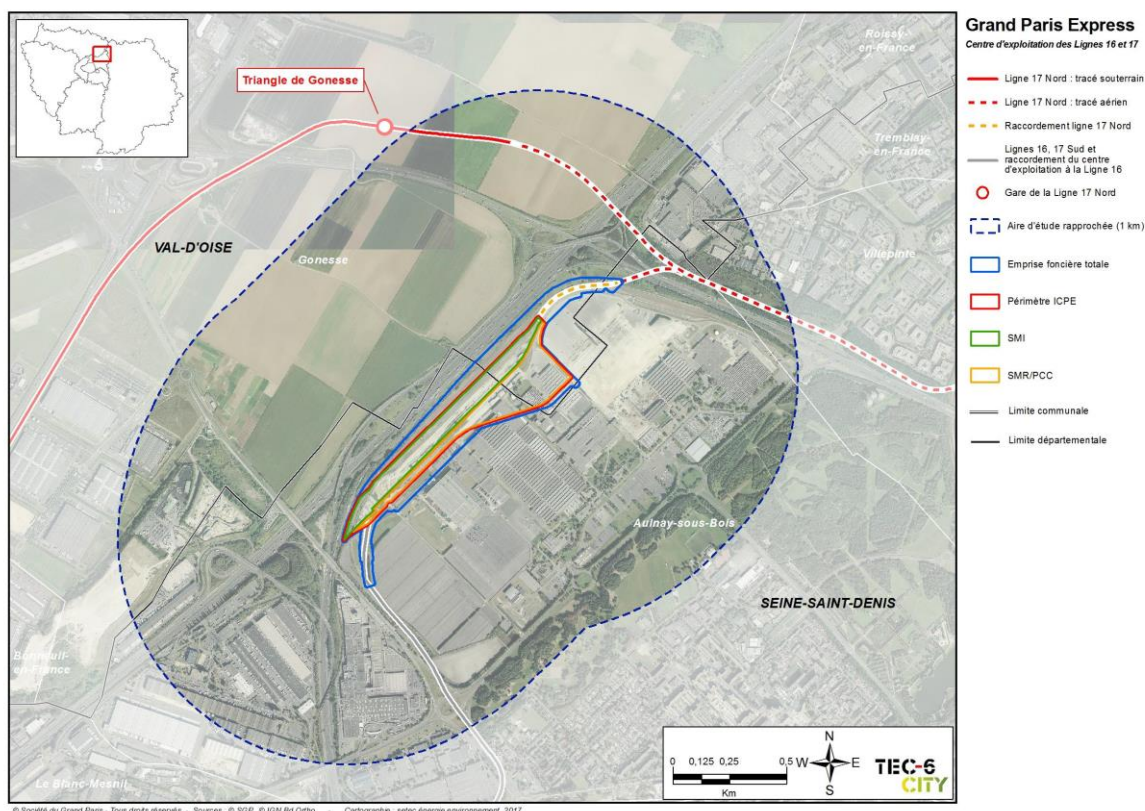
Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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



Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Localisation du site étudié sur fond image satellite Openlayer

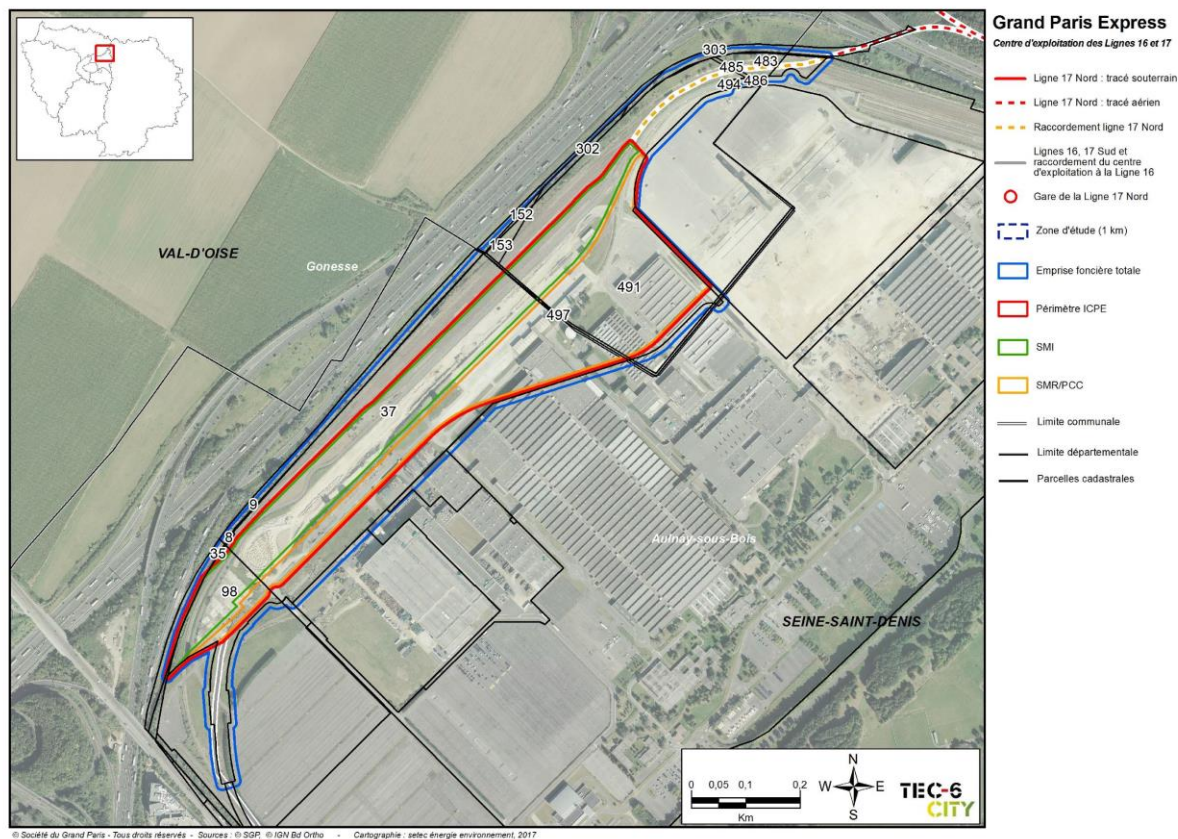


La SGP est propriétaire depuis le 28 février 2017 (date de signature de l'acte de vente) de la zone de projet qui sera utilisée pour la construction du centre d'exploitation d'Aulnay, pour le raccordement à la Ligne 17 Nord ainsi que pour la gestion du chantier.

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

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Plan parcellaire du site (fond cadastral)



1.6.2. 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.

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

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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 transitent 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.

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.

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 m 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 m de longueur permettant le raccordement entre l'ouvrage d'art et le niveau de la plate-forme.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.



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

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 :

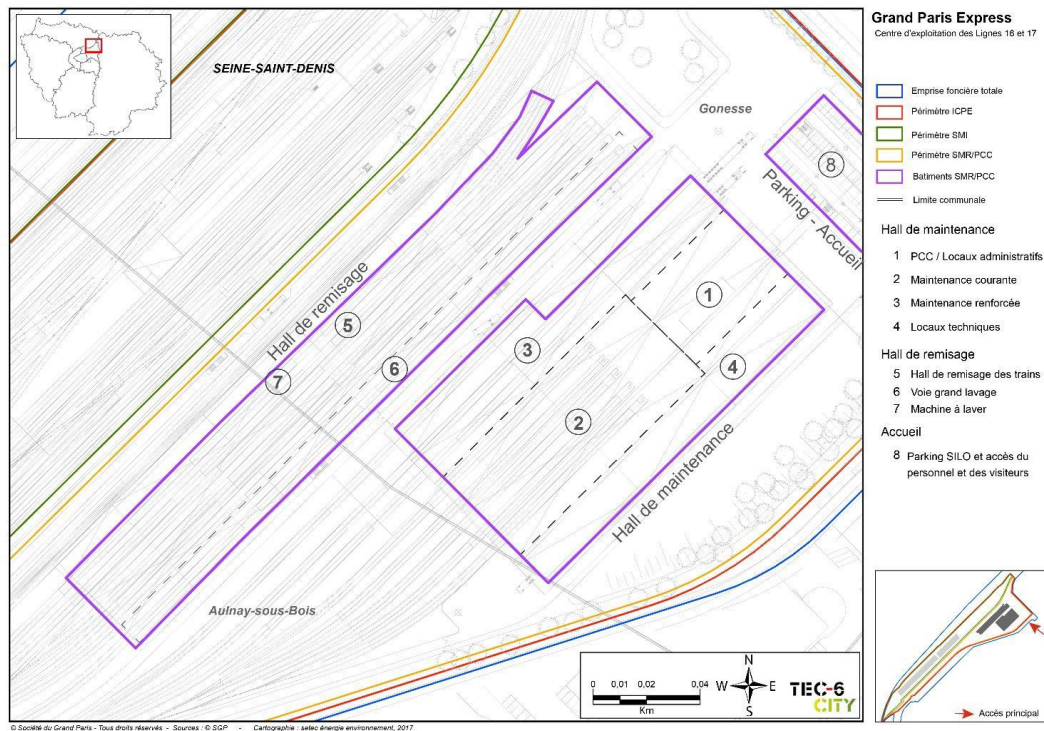
- Atelier de maintenance pour les trains ;
- Zone de remisage des trains ;
- Zone de lavage des trains ;
- Locaux administratifs et sociaux pour le personnel jour et nuit du site ;
- Zones de stationnement et accès du personnel et des visiteurs.

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.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.



Plan de zonage des bâtiments du SMR

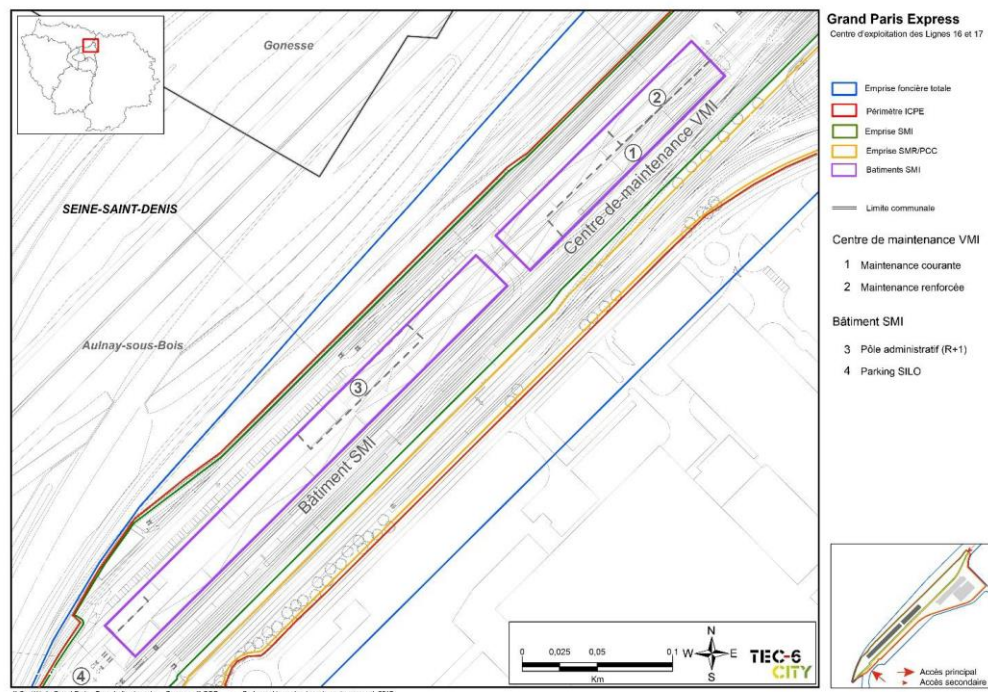
Les principales activités qui se dérouleront sur le SMI sont :

- 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 :
 - De maintenance (d'encadrement et d'exploitation), affecté au site, et du personnel chargé d'acheminer les trains depuis les lignes.
 - Externe (prestataires).
 - Chargé du gardiennage.
 - Chargé du nettoyage des bâtiments.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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.



Plan de zonage des bâtiments du SMI

1.7. 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.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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 oeuvre 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.

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.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- 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.

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

1.7.1. 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)	SMR Ateliers maintenance : environ 9 300 m ²	A (RA=1 km)
		SMI Ateliers maintenance : environ 3 500 m ²	DC
		Cumul SMR-SMI Environ 12 800 m ²	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)	SMR - Tour en fosse : 110 kW - Autres machines : 50 kW Total : 160 kW	DC
		SMI -	-
		Cumul SMR-SMI 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 oeuvre 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)	SMR Machine à laver : environ 500 l	DC
		SMI -	-
		Cumul SMR-SMI environ 500 l	DC

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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, R50, R51 ou des solvants halogénés de mention de danger H341 ou étiquetés R40 sont utilisés dans une machine non fermée (DC)	SMR 2 fontaines dégraissantes de 220 l Total : 440 l	DC
		SMI -	-
		Cumul SMR-SMI 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 foul domestique , du charbon , des fouls lourds , de la biomasse telle que définie au a) ou au b)) ou au b)) de la définition de biomasse, des produits connexes de scierie issus du b)) 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)	SMR - - Chaudière : 0,6 MW - - Groupes électrogènes PCC : 2 x 2 MW	DC
		SMI Chaudière de 1,3 MW	NC
		Cumul SMR-SMI 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) Equipements d'extinction , la quantité cumulée de fluide susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure à 200 kg (D)	SMR Compresseurs frigorifiques contenant 285 kg de fluide R134a	DC
		SMI Compresseurs frigorifiques contenant 265 kg de fluide R134a	DC
		Cumul SMR-SMI 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)	SMR Solvants, huiles, graisses, lubrifiants, dégraissants : moins de 350 kg	NC
		SMI - - Huiles, graisses, lubrifiants, dégraissants : environ 420 kg - - Peintures, solvants, vernis : environ 270 kg Total : 690 kg	NC
		Cumul SMR-SMI 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)	SMR Charge de batteries > 50 kW	D
		SMI Stockage et recharge des batteries VMI < 50 kW	NC
		Cumul SMR-SMI > 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 m³ (E) 2. Supérieur à 100 m³ d'essence ou 500 m³ au total, mais inférieur ou égal à 20 000 m³ (DC)	SMR -	-
		SMI Distribution de carburant (gasoil) : 240 m³/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.	Cumul SMR-SMI 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 m³ (A) 2. Supérieure à 20 000 m³ mais inférieure ou égale à 50 000 m³ (E) 3. Supérieure à 1 000 m³ mais inférieure ou égale à 20 000 m³ (D)	SMR Reprographie et archives : 400 m³	NC
		SMI Reprographie et archive : 400 m³	NC
		Cumul SMR-SMI 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) supérieure ou égale à 80 000 m³ (A) b) supérieure ou égale à 10 000 m³, mais inférieure à 80 000 m³ (E) c) supérieure ou égale à 1 000 m³, mais inférieure à 10 000 m³ (D)	SMR 200 m³	NC
		SMI 200 m³	NC
		Cumul SMR-SMI 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)	SMR -	-
		SMI 30 kg tisons de classe 1.4G, soit 30/5 = 6 kg de charge active	NC
		Cumul SMR-SMI 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	SMR - - Shampoing : 200 kg - - Cire : 200 kg - - Produit lessiviel : 500 kg Total = 900 kg	NC
		SMI Détergents : 1300 L, soit 1,3 t	NC
		Cumul SMR-SMI 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	SMR Fut de 50 kg pour ERI	NC
		SMI -	-
		Cumul SMR-SMI 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)	SMR 5 kg	NC
		SMI 24 m³ soit 26,4 kg	NC
		Cumul SMR-SMI 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)	SMR 2 kg	NC
		SMI 47,4 m³ soit 61,6 kg	NC
		Cumul SMR-SMI 63,6 kg	NC

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Rubrique	Intitulé	Caractéristiques des installations	Régime*
4734	Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution : essences et naphas ; 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)	SMB -	-
		SMI Gasoil non routier : cuve aérienne de 60 m ³ , soit 48 t	NC
		Cumul SMB-SMI 48 t	NC

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

1.7.2. 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).

Autres textes réglementaires

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

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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	Non concerné (pas de prélèvement)	Non concerné
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)	Non concerné (pas de prélèvement)	Non concerné
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)	Non concerné (le projet ne situe pas en ZRE et pas de prélèvement)	Non concerné
<i>REJET</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)	Non concerné (pas de rejet au milieu naturel mais rejet dans les réseaux concessionnaires)	Non concerné
<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)	Non concerné (pas de géothermie)	Non concerné

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

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

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

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 :

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

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

1.7.3. Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000.

Le réseau Natura 2000 regroupe l'ensemble des espaces désignés en application de deux Directives européennes :

- La Directive n°2009/147/CE du 30 novembre 2009, dite Directive « Oiseaux », qui prévoit la protection des milieux nécessaires à la survie d'espèces d'oiseaux considérées comme rares ou menacées à l'échelle de l'Europe. Dans chaque pays de l'Union Européenne, sont classés en Zone de Protection Spéciale (ZPS) les sites les plus adaptés à la conservation des milieux abritant ces espèces ;

- La Directive n°92/43/CEE du 21 mai 1992 modifiée, dite Directive « Habitats », dont l'objectif est la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages d'intérêt européen. Elle prévoit la création d'un réseau écologique européen de sites Natura 2000. Ces sites correspondent aux Zones Spéciales de Conservation (ZSC) désignées au titre de la Directive Habitats.

Ainsi, le réseau Natura 2000 est un réseau écologique européen cohérent formé des ZSC et ZPS désignées par les États membres. Dans ces sites, ils s'engagent à maintenir dans un état de conservation favorable les habitats naturels, les espèces et les habitats d'espèces d'intérêt communautaire. Pour ce faire, ils peuvent utiliser des mesures de restauration, de gestion et d'entretien. La France a choisi une mise en oeuvre contractuelle : le Contrat Natura 2000.

Les ZSC non validées sont nommées Sites d'Importance Communautaire (SIC). La circulaire du 15 avril 2010 du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, précise que les Sites d'Importance Communautaire (SIC)

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

figurant sur une liste biogéographique prise par décision de la Commission européenne doivent être regardés comme des sites Natura 2000.

A. Cadre règlementaire.

Bien que la Directive « Habitats-Faune-Flore » n'interdise pas formellement la conduite de nouvelles activités sur les sites Natura 2000, elle instaure au travers de ses articles 6-3 et 6-4 une évaluation des incidences Natura 2000 des plans et projets dont l'exécution pourrait avoir des répercussions significatives sur les sites (pSIC/SIC/ZSC, ZPS).

L'article 6-3 conduit les autorités nationales compétentes des États-membres à n'autoriser un plan ou un projet que si, au regard de l'évaluation de ses incidences, il ne porte pas atteinte à l'intégrité du site considéré.

L'article 6-4 permet cependant d'autoriser un projet ou un plan en dépit des conclusions négatives de l'évaluation des incidences sur le site, à condition :

- Qu'il n'existe aucune solution alternative ;
- Que le plan ou le projet soit motivé par des raisons impératives d'intérêt public majeur ;
- D'avoir recueilli l'avis de la Commission lorsque le site abrite un habitat naturel ou une espèce prioritaire et que le plan ou le projet est motivé par une raison impérative d'intérêt public majeur autre que la santé de l'Homme, la sécurité publique ou des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ;
- Que l'État-membre prenne toute mesure compensatoire nécessaire pour garantir la cohérence globale du réseau Natura 2000, ces mesures devant être notifiées à la Commission.

Cette directive a été transposée en droit français par l'ordonnance n°2001-321 du 11 avril 2001. Le régime d'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 est régi par le code de l'environnement (articles L414-4 et R414-19 à 23). La circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000 a complété ce dispositif.

Pour être en conformité avec l'article 6 de la Directive « Habitats », l'État français a précisé le champ d'application du régime d'évaluation des incidences au travers des lois du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (loi « Grenelle II ») et de leurs décrets d'application.

Les modalités d'application du régime d'évaluation des incidences sont définies à l'article L414-4 du code de l'environnement et précisées par les décrets n°2010-365 du 9 avril 2010 et 2011-966 du 16 août 2011.

En pratique, le régime d'évaluation d'incidences s'articule autour de listes, au lieu d'interdire ou limiter, qui proposent de soumettre à évaluation d'incidences un certain nombre de documents de planification, programmes, activités, travaux, aménagements, installations, manifestations ou interventions dans le milieu naturel avant d'autoriser leur réalisation.

Ces listes sont au nombre de trois :

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- La liste dite « liste nationale » des documents de planification, programmes ou projets, ainsi que des manifestations et interventions qui doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences en application de l'article L.414-4 du code de l'environnement, est définie à l'article R.414-19. Elle concerne des projets qui sont soumis à un régime administratif d'autorisation, d'approbation ou de déclaration au titre d'une législation ou d'une réglementation distincte de Natura 2000. Cette liste nationale s'applique sur tout le territoire métropolitain, sans distinction géographique ;
- Les premières listes locales viennent compléter dans chaque département la liste nationale définie à l'article R.414-19 du code de l'environnement. Comme la liste nationale, ces listes départementales ne visent que des projets qui sont soumis, au titre d'une législation ou d'une réglementation distincte de Natura 2000, à un régime administratif d'autorisation, d'approbation ou de déclaration ;
- Des listes appelées « secondes listes locales » viennent compléter dans chaque département la liste nationale et la première liste locale départementale. Au contraire des deux précédentes, elles visent des activités qui ne relèvent pas d'un régime administratif d'autorisation, d'approbation ou de déclaration au titre d'une législation ou d'une réglementation distincte de Natura 2000 (article L.414-4 du code de l'environnement). On parle de régime d'autorisation propre à Natura 2000.

Cette liste est adaptée au plus près des enjeux des sites Natura 2000 du département et indique si l'obligation de réaliser une évaluation des incidences s'applique dans le périmètre d'un ou de plusieurs sites Natura 2000 ou sur tout ou partie du territoire départemental.

Une étude d'incidence sur le ou les sites Natura 2000 situé(s) dans la zone d'influence du projet est réalisée. L'objectif étant d'apprécier les incidences potentielles du projet sur le ou les site(s) Natura 2000, cette évaluation doit :

- Analyser les incidences du projet au regard des objectifs de conservation des habitats et des espèces (animales et végétales) d'intérêt communautaire, pour lesquels le ou les site(s) a (ont) été désigné(s) ;
- Être appropriée, c'est-à-dire être ciblée sur les objectifs de conservation du site ;
- Être appliquée au(x) site(s) Natura 2000, c'est-à-dire à un territoire géographiquement restreint au périmètre du site désigné, mais aussi le cas échéant à l'extérieur de ce périmètre, lorsque le projet est susceptible d'avoir des incidences sur la conservation du site.

À l'issue de l'évaluation, trois possibilités existent :

- Aucune incidence = le projet peut se réaliser ;
- Incidences non significatives = le projet peut se réaliser, mais des mesures d'accompagnement pour limiter ces incidences résiduelles peuvent être prévues ;
- Incidences significatives = le projet ne peut pas se réaliser, sauf à entrer dans le cas exceptionnel de la procédure dérogatoire de l'article 6.4 de la directive « Habitats » : le projet devra alors répondre à de strictes raisons impératives

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

d'intérêt public majeur et être assorti de mesures compensatoires avec information ou avis de la Commission Européenne.

B. Contexte de l'évaluation Natura 2000.

L'Île-de-France se trouve à la croisée de plusieurs influences biogéographiques. L'ouest du territoire (Vexin occidental, Rambouillet) subit une influence biogéographique atlantique, le sud de la Seine-et-Marne et de l'Essonne, une influence méridionale, et La Bassée témoigne d'une zone d'influence médio européenne en territoire francilien.

Les milieux naturels d'Ile-de-France sont rencontrés essentiellement dans les départements des Yvelines, de l'Essonne, de la Seine-et-Marne et du Val d'Oise. Paris et les trois départements de la petite couronne hébergent quelques espaces naturels. 35 sites à enjeux pour le réseau Natura 2000 ont donc été désignés pour l'Île-de-France :

- 25 sites au titre de la directive Habitats ;
- 10 sites au titre de la directive Oiseaux, dont 1 chevauche en partie la région Picardie.

La superficie totale est de 98 427 hectares représentant environ 8% du territoire d'Ile-de-France.

Le dispositif Natura 2000 concerne près de 285 communes, soit environ 20% de l'ensemble des communes d'Île-de-France.

1.7.3.1. Identification des sites Natura 2000 aux abords du projet.

a) Rappel des enjeux

Aucun site Natura 2000 n'est traversé par le projet. Néanmoins, en raison de leur proximité plus ou moins immédiate avec le projet (distance inférieure à 5km), quatre entités de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis » sont potentiellement concernées par l'évaluation des incidences Natura 2000 : le parc départemental Georges Valbon, le parc départemental du Sausset, le parc Forestier de la Poudrerie et le Bois de la Tussion.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Enjeux relatifs aux zones Natura 2000 au sein de la zone d'étude écologique

Section	Enjeux		
	Etat initial 2016	Etat projeté 2019-2024	Etat projeté post 2024
1 : du Bourget au Nord de l'aéroport du Bourget	Présence du Parc départemental de la Courneuve (ZPS) à 1 km du fuseau d'étude.		
2 : Triangle de Gonesse	Absence de zone Natura 2000 à moins de 5 km du fuseau d'étude.		
3 : PIEX	Le Parc départemental du Sausset intersecte le fuseau d'étude. Le Bois de la Tussion et le Parc forestier de la Poudrerie sont à moins de 5 km du fuseau d'étude.		
4 : Tremblay-en-France	Absence de zone Natura 2000 à moins de 5 km du fuseau d'étude.		
5 : Aéroport Roissy-Charles de Gaulle			
6 : Le Mesnil-Amelot			

Légende :

Niveau d'enjeu	Pas d'enjeu	Enjeu faible	Enjeu modéré	Enjeu fort
----------------	-------------	--------------	--------------	------------

b) Identification des entités du site Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis concernées par l'évaluation d'incidence

Afin d'effectuer l'analyse de l'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000, la recherche des sites aux abords du projet s'est intéressée aux sites situés au maximum à une distance de 10 km du projet.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Distance entre les sites Natura 2000 les plus proches et le projet de la L17N

Site Natura 2000	Entité	Surface totale (ha)	Surface dans le fuseau d'étude	Distance aux éléments du projet les plus proches
ZPS FR1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis »	Parc départemental de l'Ile-Saint-Denis	33 ha	0	7,9 km
	Parc départemental Georges Valbon	312 ha	0	1,5 km
	Parc départemental Jean-Moulin – Les Guilands	26 ha	0	7,7 km
	Parc départemental des Beaumonts	25 ha	0	8,2 km
	Parc départemental du Sausset	187 ha	36 ha	Intersection avec le fuseau
	Futur parc intercommunal du Plateau d'Avron	66 ha	0	8,2 km
	Parc départemental de la Fosse Maussolin	27 ha	0	8 km
	Parc forestier de la Poudrerie	123 ha	0	4,3 km
	Bois de la Tussion	19 ha	0	3,8 km
	Parc départemental de la Haute-Ile	73 ha	0	12,3 km
	Forêt régionale de Bondy	166 ha	0	6,6 km
	Promenade de la Dhuis – b-c	4 ha	0	8,3 km
	Coteaux de l'Aulnoye (comprenant Coteau de Coubron, Bois de Bernouille, Bois de Chelles, Promenade de la Dhuis – a)	150 ha	0	6 km
ZPS FR2212005 « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi »	13 615 ha	0	9,2 km	

Au-delà de cette distance, on peut écarter toute possibilité de relation directe ou indirecte entre l'aménagement d'une infrastructure insérée dans un cadre urbain, et des sites naturels possédant des caractéristiques physiques et biologiques fondamentalement différentes.

Deux sites Natura 2000 sont recensés à moins de 10 km du projet :

- La ZPS FR1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis », dont une entité, le Parc Départemental du Sausset, concerne directement le fuseau d'étude ;
- La ZPS FR2212005 « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi », dont aucune des entités ne concerne directement le fuseau d'étude.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

La ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis est composée de 15 entités :

- Le parc départemental du Sausset, intercepté par le fuseau d'étude : le projet est susceptible d'avoir des incidences directes et indirectes sur ce parc ;
- Le parc départemental Georges Valbon, situé à 1,5 km du projet, pour lequel aucune incidence directe ne peut être causée par le projet, mais qui peut être concerné par des incidences indirectes liées aux abaissements des niveaux de nappe du fait des rabattements créés par les pompages en fond de fouille pendant la phase chantier ;
- Le Bois de la Tussion, situé à 3,8 km du projet, et le parc forestier de la Poudrerie, situé à 4,3 km du projet, tous deux sites hors des zones d'effet des rabattements de nappes liées aux pompages en fond de fouille (abaissement de la nappe de plus de 10 cm), pour lequel aucune incidence directe ne peut être causée par le projet ;
- 11 autres entités, toutes situées à plus de 5 km du projet, également hors des zones d'effet des rabattements de nappes liées aux pompages en fond de fouille.

Les entités de la ZPS FR2212005 « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi », sont situées à plus de 9 km du projet de la Ligne 17 Nord. Compte-tenu de cette distance, il n'existe aucune incidence directe du projet sur celles-ci. Les analyses réalisées dans le cadre de la présente étude d'impact permettent également écarter toute incidence indirecte. En effet, les zones d'effet des rabattements de nappe liées aux pompages en fond de fouille (abaissement de la nappe de plus de 10 cm) n'atteignent pas ce site.

Dans ce contexte, l'évaluation des incidences du projet au titre de Natura 2000 sera effectuée sur la seule ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis », dont les deux entités les plus proches recoupent les zones d'effets de rabattement de nappe liées aux pompages en fond de fouille des ouvrages.

Plusieurs critères de hiérarchisation ont été utilisés pour mesurer les impacts du projet sur les zones Natura 2000. Aucune intervention n'étant prévue au sein de sites Natura 2000 en phase travaux et d'exploitation, il ne s'agit que de critères liés à des incidences indirectes :

- Impact dû à la modification du réseau hydrique des habitats d'espèces de la Directive « Oiseaux » en phase travaux par rabattement de nappe ou en phase d'exploitation par effet barrage.
- Impact dû au dérangement des espèces en phase travaux ou par augmentation de la fréquentation des parcs en phase d'exploitation.
- Impact dû aux risques de pollution en phase travaux des habitats d'espèces de la Directive « Oiseaux ».
- Impact lié au risque de collisions pour les oiseaux et les chiroptères en phase d'exploitation. Impact lié au risque de ruptures des liaisons écologiques d'intérêt en lien avec les zones Natura 2000.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

1.7.3.2. Description et composition du site.

La ZPS est constituée de 15 entités, réparties sur le territoire du département de Seine-Saint-Denis (93). Cette ZPS s'étend sur 20 communes, soit la moitié des villes du département de Seine-Saint-Denis et couvre une superficie de 1 157 hectares.

Les 15 entités sont séparées de plusieurs kilomètres et insérées au sein d'une zone urbaine dense. L'intérêt de ce site Natura 2000 réside principalement dans la présence d'oiseaux d'eau en nidification. Les zones humides constituent donc un enjeu fort pour ce site.

Le site Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis présente plusieurs caractéristiques qui font de lui un site original et novateur. Il est le seul site européen intégré au sein d'une zone urbaine dense, ce qui confère un caractère presque expérimental à cette désignation et justifie une approche spécifique dans la prise en compte de ce site. De plus il possède un patrimoine ornithologique exceptionnel en milieu urbain : parmi les oiseaux fréquentant les sites, il y a dix espèces listées dans l'annexe I de la directive « Oiseaux ». Enfin, il est considéré comme un site-réseau à l'échelle départementale : il s'étend sur 15 parcs et forêts.

La ZPS « Sites de la Seine-Saint-Denis » est composée à plus de 50% de milieux forestiers (boisement de feuillus, boisement de conifères, ripisylve...). Les milieux ouverts (clairière, fourré arbustif, prairie) sont également bien représentés sur la ZPS ; ils représentent environ 20 % du site. Les pelouses et cultures constituent 14,1% du site et les milieux humides seulement 4,4%.

Certaines entités de cette ZPS sont en interaction potentielle avec le fuseau d'étude, que ce soit directement (entité recoupée par le fuseau) ou indirectement (entité hors du fuseau mais présentant des milieux humides dépendant de la même nappe que celle recensée au droit des éléments du projet).

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

**Entités de la Zone de Protection Spéciale FR n°1112013 « Sites de la Seine-Saint-Denis »
et distance au projet**

Site Natura 2000	Entité	Surface totale (ha)	Surface dans le fuseau d'étude	Distance aux éléments du projet les plus proches
ZPS FR1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis »	Parc départemental de l'île-Saint-Denis	33 ha	0	7,9 km
	Parc départemental Georges Valbon	312 ha	0	1,5 km
	Parc départemental Jean-Moulin – Les Gullands	26 ha	0	7,7 km
	Parc départemental des Beaumonts	25 ha	0	8,2 km
	Parc départemental du Sausset	187 ha	36 ha	75 m
	Futur parc intercommunal du Plateau d'Avron	66 ha	0	8,2 km
	Parc départemental de la Fosse Maussoin	27 ha	0	8 km
	Parc forestier de la Poudrerie	123 ha	0	4,3 km
	Bois de la Tussion	19 ha	0	3,8 km
	Parc départemental de la Haute-île	73 ha	0	12,3 km
	Forêt régionale de Bondy	166 ha	0	6,6 km
	Promenade de la Dhuis – b-c	4 ha	0	8,3 km
	Coteaux de l'Aulnoye (comprenant Coteau de Coubron, Bois de Bernouille, Bois de Chelles, Promenade de la Dhuis – a)	150 ha	0	6 km

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

1.7.3.3. Espèces ayant justifié la désignation du site.

Les dix espèces visées à l'annexe I de la directive européenne « Oiseaux » et listées au Formulaire Standard de Données (FSD) qui ont permis la désignation du site au réseau Natura 2000 sont listées dans le tableau ci-après.

Code	Nom français	Nom scientifique
A021	Blongios nain	<i>Ixobrychus minutus</i>
A022	Butor étoilé	<i>Botaurus stellarus</i>
A072	Bondrée apivore	<i>Pernis apivorus</i>
A082	Busard-Saint-Martin	<i>Circus cyaneus</i>
A084	Busard cendré	<i>Circus pygargus</i>
A222	Hibou des marais	<i>Asio flammeus</i>
A229	Martin pêcheur d'Europe	<i>Alcedo atthis</i>
A236	Pic noir	<i>Dryocopus martius</i>
A272	Gorgebleue à miroir	<i>Luscinia svecica</i>
A338	Pie-grièche écorcheur	<i>Lanius collurio</i>

1.7.3.4. Espèces inscrites au FSD du site Natura 2000 FR1112016 (INPN, 2017)

Deux autres espèces, également inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux », trouvent des habitats favorables au sein de cette Zone de Protection Spéciale. Ces espèces n'avaient pas été prises en compte lors de l'élaboration du Formulaire Standard de Données (FSD) car leur statut était alors mal connu en Seine-Saint-Denis. Il s'agit du Pic mar – *Dendrocopos medius* (code Natura 2000 : A 238), qui est nicheur sédentaire sur plusieurs entités de la Zone de Protection Spéciale et ce depuis quelques années, et la Sterne pierregarin – *Sterna hirundo* (code Natura 2000 : A 103) qui est nicheuse récente au sein du parc départemental de la Haute-Ile et nicheuse régulière au sein du parc départemental du Sausset. Le statut des espèces dans les différentes entités est explicité ci-après.

Certaines espèces sont présentes très ponctuellement sur le site et ne seront donc pas concernées par le projet : Bondrée apivore, Busard cendré, Busard Saint-Martin, Gorgebleue à miroir, Hibou des marais. Elles ne sont donc pas prises en compte dans l'analyse des incidences.

Le Pic mar n'est pas présent au sein des entités faisant l'objet de l'étude d'incidence (parc départemental Georges Valbon et parc départemental du Sausset). Le Pic noir n'y est quant à lui présent que ponctuellement lors de sa recherche de nourriture, mais il ne

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

se reproduit pas au sein des parcs. Ces deux espèces ne seront donc pas non plus prises en compte dans l'analyse des incidences.

Les espèces prises en compte sont donc les suivantes :

- Blongios nain ;
- Butor étoilé ;
- Martin-pêcheur d'Europe ;
- Pie-grièche écorcheur ;
- Sterne pierregarin.

L'évaluation des incidences du projet portera donc sur le Blongios nain, le Butor étoilé, la Pie-grièche écorcheur, le Martin pêcheur d'Europe, la Sterne pierregarin et ce sur les entités les plus proches du projet (< 2 km).

Le tableau présenté ci-dessous expose les entités recensant la présence de ces 7 espèces.

Les entités concernées par l'évaluation des incidences sont encadrées. Les autres sont plus éloignées du projet et ne font pas l'objet d'une évaluation des incidences. Ces dernières sont néanmoins notées pour exposer l'exhaustivité de l'analyse.

Entités de la Zone de Protection Spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis » accueillant les cinq espèces d'oiseaux prises en compte

Statut des espèces par entité	Parc départemental Georges Valbon	Parc départemental du Sausset	Parc forestier de la Poudrerie et bois de la Tussion	Forêt de Bondy et promenade de la Dhuis	Parc de la Haute Ile	Fosse Maussolin	Parc de l'Île-Saint-Denis	Parc des Beaumonts	Bois de Bernouille	Bois de Chelles	Coteaux de Coubron	Parc Jean-Moulin - Les Guillauds	Futur parc Plateau d'Avron
Blongios nain	Nicheur régulier	Nicheur régulier Migrateur occasionnel		Nicheur potentiel									
Butor étoilé	Migrateur régulier, hivernant potentiel	Migrateur occasionnel, hivernant potentiel											
Martin-pêcheur d'Europe	Migrateur et hivernant occasionnel	Migrateur occasionnel	Migrateur occasionnel	Migrateur occasionnel	Nicheur régulier		Nicheur occasionnel	Migrateur occasionnel et hivernant occasionnel					
Pie grièche écorcheur	Migrateur occasionnel (espèce anciennement nicheuse en 2001)	Migrateur occasionnel (observation en 2004) et nicheur potentiel			Migrateur occasionnel (espèce anciennement nicheuse)			Migrateur occasionnel					Migrateur occasionnel (espèce anciennement nicheuse)
Sterne pierregarin	Territoire de chasse associé à une zone de nidification potentielle	Nicheur régulier			Nicheur certain récent, Territoire de chasse associé à des zones de nidification proches		Territoire de chasse associé à des zones de nidification potentielle					Migrateur potentiel	

1.7.3.5. Habitats utilisés par les espèces ayant justifié la désignation.

a) Parc Départemental Georges Valbon.

Ce parc possède une richesse biologique importante au regard de sa localisation, du fait de la diversité des milieux qui y ont été créés. Le bassin versant délimité à partir du réseau hydrographique est vaste et fortement imperméabilisé. Paradoxalement, alors que le parc abrite des milieux aquatiques de qualité, ces eaux superficielles ne font que traverser le parc dans des collecteurs. Elles n'interviennent pas dans l'alimentation en eau des plans d'eau.

Le parc dispose d'un réseau de plans d'eau réparti de part et d'autre de la voie ferrée qui coupe le parc en deux. Ces plans d'eau sont majoritairement d'origine artificielle et leur fond a été rendu étanche avant remplissage. Ils ne sont alimentés en eau que par les eaux de pluie et par des forages.

En revanche, les étangs des Brouillards et du Vallon sont indépendants et ne sont pas raccordés aux autres cités ci-dessus. Leur eau provient d'une part de la nappe des alluvions, et d'autre part des apports pluviométriques. Le sens d'écoulement général de la nappe souterraine est axé sud-est/nord-ouest. Cependant, il est possible que localement la nappe soit captive, ce qui pourrait modifier le sens de l'écoulement au droit des étangs.

Ces deux étangs (des Brouillards et du Vallon) sont ainsi en partie en relation avec la nappe superficielle, mais la part de l'apport des eaux de la nappe dans l'alimentation de ces étangs n'est pas quantifiée.

En revanche, la relation entre le niveau piézométrique de l'étang et la pluviométrie est nette. Le niveau d'eau varie sensiblement avec la météorologie, ce qui confirme l'alimentation en partie par la pluviométrie.

Par ailleurs, il est à noter l'évolution naturelle du niveau d'eau dans ces étangs. Dans l'étang des Brouillards, on observe un phénomène naturel de marnage (le niveau d'eau varie en fonction des saisons). Ainsi, durant les mois les plus chauds, apparaissent des vasières au sein de cet étang, voire des assècs périodiques. Ce même phénomène existe dans l'étang du Vallon, qui a été recreusé pour éviter son assèchement systématique en été.

La gestion des niveaux d'eau des plans d'eau du parc est ainsi divisée en deux parties :

- Les Étangs des Brouillards et du Vallon sont alimentés en partie par la nappe superficielle et en partie par les apports pluviométriques. Ils n'ont pas d'exutoire superficiel et il n'existe pas d'ouvrage de régulation du niveau du plan d'eau. Il n'existe pas non plus de liaison avec les autres plans d'eau du site.
- Les autres plans d'eau sont étanches et sont alimentés par les eaux de pluies et par forages.

Les espèces utilisant les habitats naturels du Parc départemental Georges Valbon, prises en compte dans l'analyse et ayant permis le classement de ce site en ZPS sont :

- Blongios nain : nicheur régulier ;
- Butor étoilé : migrateur régulier, hivernant potentiel ;
- Martin-pêcheur d'Europe : migrateur et hivernant occasionnel ;

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- Pie-grièche écorcheur : migrateur occasionnel (espèce anciennement nicheuse en 2001) ;
- Sterne pierregarin : territoire de chasse associé à une zone de nidification potentielle.

b) Parc Départemental du Sausset.

L'accès au parc est facilité par la présence de l'arrêt « gare de Villepinte » sur la ligne B3 du RER, au sein du parc. L'estimation annuelle de la fréquentation du parc est de 1 050 000 visiteurs. La pression de fréquentation s'établit à 14 visiteurs par hectare et par jour.

Le parc est structuré autour de quatre ambiances paysagères : au nord du parc une forêt de 70 hectares, au nord-est « le Puits d'Enfer » dont 20 ha sont aménagés en boisements et clairières, au sud-est le secteur du « Bocage » s'étend sur 43 ha avec champs et haies bocagères, et au sud-ouest la zone des « Prés Carrés » de 52 ha comprend l'étang de Savigny et le marais. Le marais est fermé au public afin de préserver cette zone écologique riche et complexe.

Édifié en dérivation du ruisseau du Sausset, l'Étang de Savigny est équipé de deux seuils à l'amont et à l'aval. Il est alimenté pour partie par les eaux de la nappe des alluvions liée au ruisseau du Sausset, et pour partie par les eaux superficielles à partir d'une surverse depuis le ruisseau du Sausset qui fonctionne une dizaine de fois dans l'année ; il reçoit aussi les eaux pluviales du parc. Il présente un niveau relativement stable tout au long de l'année avec une hauteur d'eau moyenne d'environ 1,5 m.

Le Marais, principale autre zone humide, présente un plan d'eau lui aussi alimenté par la nappe. Topographiquement plus haut que l'étang de Savigny, il présente de ce fait une profondeur plus faible (0,8 à 1 m) et une variation du niveau de l'eau plus forte que l'étang de Savigny. Afin d'assurer un niveau d'eau compatible avec les objectifs de gestion des espèces, le Marais fait l'objet d'un soutien de niveau principalement en été, par de l'eau pompée dans l'Étang de Savigny, de façon automatique dès que le niveau s'abaisse au-dessous d'une certaine cote. Une pompe alimentée par de l'électricité d'origine solaire permet un pompage à faible débit dans la nappe pour un apport d'eau de meilleure qualité et une meilleure oxygénation du Marais.

Un autre plan d'eau a été aménagé plus récemment sur le ru du Roideau. Alimenté par le ru du Sausset uniquement, il s'agit d'une zone humide avec deux mares résiduelles en période de sécheresse. Il est naturellement étanche du fait d'un fond argileux et possède une gestion indépendante de celle de l'étang de Savigny.

Les autres plans d'eau du parc du Sausset sont des mares étanches (sur bâches ou terrain argileux) de petite taille, créées récemment et alimentées en fonction des besoins par le personnel du Parc.

Les espèces utilisant les habitats naturels du parc du Sausset, prises en compte dans l'analyse et ayant permis le classement de ce site en ZPS sont :

- Blongios nain : nicheur régulier et migrateur occasionnel ;
- Butor étoilé : migrateur régulier, hivernant potentiel ;

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- Martin-pêcheur d'Europe : migrateur occasionnel ;
- Pie-grièche écorcheur : migrateur occasionnel (observation en 2004) et nicheur potentiel ;
- Sterne pierregarin : territoire de chasse et nicheuse depuis 2 à 3 ans.

c) Autres entités.

Les entités suivantes sont éloignées du projet et situées en dehors du fuseau d'étude. Elles sont listées ici mais ne font pas l'objet d'une évaluation d'incidence, au vu de leur éloignement et de l'absence de connexion fonctionnelle avec les sites décrits ci-avant :

- Promenade de la Dhuis ;
- Forêt Régionale de Bondy ;
- Parc de la Poudrerie et Bois de la Tussion ;
- Parc départemental de la Fosse-Maussoin ;
- Bois de Bernouille ;
- Forêt de Chelles ;
- Coteaux de l'Aulnoye ;
- Parc départemental de L'Île-Saint-Denis ;
- Parc départemental Jean Moulin les Guillard ;
- Parc des Beaumont à Montreuil ;
- Parc du Plateau d'Avron.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des données concernant les espèces d'intérêt européen sur la ZPS « Sites de Seine Saint Denis » - Espèces nicheuses (Biotope, 2014)

Espèce	Code	Statut sur les entités étudiées	Précisions sur le statut de l'espèce																																																								
Blongios nain <i>Ixobrychus minutus</i>	A022	Nicheur régulier sur le Parc Georges Valbon, et le parc du Sausset	<p>Le Blongios nain est nicheur certain au parc Georges Valbon depuis 1987 et sur le Parc du Sausset depuis 2012. Depuis 1995, les effectifs nicheurs y font l'objet d'un suivi scientifique par la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO).</p> <p>Zones de nidification : En période de nidification, le Blongios nain est présent sur les parcs Georges Valbon et du Sausset. Ces deux secteurs sont favorables pour l'espèce. En effet, des zones de roselières sont localisées sur chacun de ces parcs.</p> <p>État de la population :</p> <p>Parc Georges Valbon</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th>2000</th> <th>2001</th> <th>2002</th> <th>2003</th> <th>2004</th> <th>2005</th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> <th>2012</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nb couples</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>2 à 3</td> </tr> <tr> <td>Nb jeunes</td> <td>5</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>6</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>6</td> <td>4</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Zones concernées</td> <td>LSN, VE</td> <td>EB</td> <td>EB, VE</td> <td>LSN, EB</td> <td>LSN, EB</td> <td>EB</td> <td>EB, LSN</td> <td>EB</td> <td>VE, EB</td> <td>VE, EB</td> <td>EB</td> <td>EB, VE</td> <td>EB</td> </tr> </tbody> </table> <p>LSN : lac supérieur nord (lac aux oiseaux), EB : étang des brouillards, VE : étang du vallon écologique. Des individus peuvent être observés sur les autres zones humides ou en vol sur le site. Source : CG93 / ODBU</p> <p>La reproduction est avérée chaque année. Le nombre de jeunes observés depuis 2000 varie de 2 à 6 selon l'année concernée. En 2010, 3 couples nicheurs ont été observés sur l'étang des Brouillards et le vallon écologique. En 2011, au moins 3 individus (2 mâles et 1 femelle) ont été observés au niveau de l'étang des Brouillards.</p> <p>Parc du Sausset</p> <p>Le Blongios nain est nicheur sur le parc du Sausset, 3 mâles et une femelle ont été observés dans la zone du Marais (Source : CD93) en début de saison 2011, puis un mâle et une femelle en 2012 (Source : Biotope). 3 Jeunes sont nés fin juillet 2012 dans le secteur du marais. Le Blongios nain a de nouveau niché dans le marais en 2013 et 5 jeunes ont été recensés (Source : CG93).</p> <p>Habitat de l'espèce / milieux fréquentés : les étangs fréquentés par le Blongios nain sont naturels ou artificiels, et offrent des conditions favorables à cette espèce : présence de formations hélophytiques plus ou moins continue le long des berges, sur des surfaces de quelques m² à quelques dizaines de m², colonisation des berges et des formations hélophytiques par des ligneux (saules), zones d'eau libre de quelques hectares. Par ailleurs, les exigences écologiques de l'espèce font que ces étangs disposent de ressources alimentaires suffisantes en quantité et en qualité.</p>	Année	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Nb couples	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2 à 3	Nb jeunes	5	2	4	2	6	4	5	5	4	4	6	4	4	Zones concernées	LSN, VE	EB	EB, VE	LSN, EB	LSN, EB	EB	EB, LSN	EB	VE, EB	VE, EB	EB	EB, VE	EB
Année	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012																																														
Nb couples	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2 à 3																																														
Nb jeunes	5	2	4	2	6	4	5	5	4	4	6	4	4																																														
Zones concernées	LSN, VE	EB	EB, VE	LSN, EB	LSN, EB	EB	EB, LSN	EB	VE, EB	VE, EB	EB	EB, VE	EB																																														
Sterne Pierregarin <i>Sterna hirundo</i>	A 103	Nicheur sur le Parc départemental du Sausset	<p>Zones de nidification : Radeau artificiel installé depuis 2014 sur l'étang de Savigny au Parc du Sausset.</p> <p>État de la population : Un couple nicheur dès 2014, année d'installation du radeau, a élevé 3 jeunes.</p> <p>Habitat de l'espèce / milieux fréquentés : Plans d'eau des parcs.</p>																																																								

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des données concernant les espèces d'intérêt européen sur la ZPS de Seine Saint Denis - Espèces en halte migratoire (Biotope, 2014)

Espèce	Code	Statut sur les entités étudiées	Précisions sur le statut de l'espèce																																			
Butor étoilé <i>Botaurus stellaris</i>	A021	Migrateur Espèce d'observation régulière sur le Parc Georges Valbon, en effectif très faible (maximum 2 individus) Hivernant potentiel (parc Georges Valbon et parc du Sausset)	Zone de présence (parc Georges Valbon) : étang des Brouillards, Grand Lac, étang du Vallon écologique, Grande prairie. État de la population : un à plusieurs individus sont observés en migration presque chaque année depuis 2001. Leur nombre semble variable selon les années et est relativement difficile à estimer. Le nombre d'individus ayant déjà hiverné par le passé est faible. Habitat de l'espèce / milieux fréquentés : Formations héliophytiques et eau libre des étangs et lacs. <table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th>2001</th> <th>2002</th> <th>2003</th> <th>2004</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Étang des Brouillards</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Lacs supérieurs</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Grand Lac</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1 (+ 1 non localisé sur le Parc Georges Valbon)</td> </tr> <tr> <td>Étang des Brouillards</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Vallon écologique</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Bassin des Brouillards</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	Année	2001	2002	2003	2004	Étang des Brouillards	1	1	2	2	Lacs supérieurs	1	0	0	0	Grand Lac	2	0	0	1 (+ 1 non localisé sur le Parc Georges Valbon)	Étang des Brouillards	1	0	0	0	Vallon écologique	0	0	0	0	Bassin des Brouillards	1	0	0	0
Année	2001	2002	2003	2004																																		
Étang des Brouillards	1	1	2	2																																		
Lacs supérieurs	1	0	0	0																																		
Grand Lac	2	0	0	1 (+ 1 non localisé sur le Parc Georges Valbon)																																		
Étang des Brouillards	1	0	0	0																																		
Vallon écologique	0	0	0	0																																		
Bassin des Brouillards	1	0	0	0																																		
Martin pêcheur d'Europe <i>Alcedo atthis</i>	A229	Migrateur/hivernant occasionnel sur les parcs Georges Valbon et du Sausset	Zones de présence : Ensemble des plans d'eau des parcs George Valbon et du Sausset État de la population : Non nicheur ; un à plusieurs individus observés chaque année en période de migration. Habitat de l'espèce / milieux fréquentés : le Martin-pêcheur fréquente les parcs lors des périodes de migration et occasionnellement en hiver pour le parc Georges Valbon. Cette espèce exploite les étendues d'eau ouvertes des plans d'eau pour la pêche. Hors période d'activité de pêche, elle se repose sur les branches basses d'arbre côté plan d'eau.																																			
Pie Grièche écorcheur <i>Lanius collurio</i>	A338	Migrateur occasionnel, anciennement nicheur sur le parc Georges Valbon	Zone de présence : Vallon écologique du Parc Georges Valbon et zone d'extension au nord-ouest du parc. État de la population : Sur le parc Georges Valbon, plusieurs individus de passage en 1998, un couple en 2001, un individu recensé fin août 2005. Sur le parc du Sausset, l'espèce est migratrice occasionnelle. Habitat de l'espèce / milieux fréquentés : Au niveau du parc Georges Valbon, les milieux ouverts et arbustifs du parc sont favorables à la Pie-grièche écorcheur : petits bosquets et fourrés arbustifs, lisières boisées, prairies. Elle est généralement observée à l'affût sur des arbustes ou arbres de taille faible à moyenne. <table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th>2001</th> <th>2002</th> <th>2003</th> <th>2004</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lacs supérieurs</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Zone d'extension, Grand Lac</td> <td>10</td> <td>0</td> <td>18</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Étang des Brouillards</td> <td>4</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Vallon écologique</td> <td>20</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Bassin des Brouillards</td> <td>5</td> <td>0</td> <td>15</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	Année	2001	2002	2003	2004	Lacs supérieurs	0	0	4	0	Zone d'extension, Grand Lac	10	0	18	0	Étang des Brouillards	4	0	3	0	Vallon écologique	20	0	1	0	Bassin des Brouillards	5	0	15	0					
Année	2001	2002	2003	2004																																		
Lacs supérieurs	0	0	4	0																																		
Zone d'extension, Grand Lac	10	0	18	0																																		
Étang des Brouillards	4	0	3	0																																		
Vallon écologique	20	0	1	0																																		
Bassin des Brouillards	5	0	15	0																																		

d) Synthèse et portée de l'évaluation des incidences

Au vu des habitats utilisés par les espèces ayant justifié la désignation de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis », leurs localisations par rapport au projet et leurs liens envers celui-ci, l'évaluation des incidences porte sur :

- Les espèces suivantes : Blongios nain et Butor étoilé. En effet, les trois autres espèces d'intérêt européen présentes au sein des Parcs Georges Valbon et du Sausset, ne sont pas susceptibles d'être impactées pour les raisons suivantes :
 - o La Sterne pierregarin niche sur un radeau flottant : son site de nidification n'est donc pas exposé aux fluctuations de niveaux d'eau.
 - o Le Martin-pêcheur n'est présent au sein des parcs qu'en période migratoire et occasionnellement en hiver : ceux-ci ne jouent donc pas de rôle dans le maintien de la population locale de cette espèce.
 - o La Pie-grièche écorcheur ne fréquente pas les milieux humides susceptibles d'être impactés par l'abaissement des niveaux d'eau.
- Leurs habitats suivants :
 - o Les étangs du parc Georges Valbon.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- Le Marais du parc du Sausset.

Incidences directes.

Le projet ne prévoit aucune implantation d'ouvrage directement au sein des périmètres des entités de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis ».

En effet, très tôt dans la conception du projet, une évaluation stratégique environnementale a été menée. Cette évaluation a souligné que l'évitement des entités du site Natura 2000 permettait d'annihiler la quasi-totalité des incidences. Cette recommandation a été suivie lors de la définition du projet et les entités de la ZPS ont été évitées par le tracé retenu au cours des études préliminaires, puis déclaré d'utilité publique le 14 février 2017 suite à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisée en 2016.

De ce fait, que ce soit en phase chantier, **le projet n'aura aucun impact direct sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation de la ZPS.**

Mesures d'évitement et de réduction.

Aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est à mettre en place.

Impacts résiduels et mesures de compensation.

Sans objet.

Mesures de suivi.

Sans objet.

Incidences indirectes.

Les incidences indirectes du projet envisageables sur la Zone de Protection Spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis » en phase chantier sont :

- a. Le risque de modification du réseau hydrique des habitats d'espèces de la Directive « oiseaux » ;
- b. Le risque de dérangement des espèces de la Directive « oiseaux » ;
- c. Le risque de pollution des habitats fréquentés par les espèces de la Directive « oiseaux ».

a) Risque de modification du réseau hydrique des habitats d'espèces de la Directive « oiseaux ».

Présentation du rabattement en fond de fouille en phase chantier.

La modification des conditions d'alimentation des habitats naturels des parcs est potentiellement la principale conséquence des effets hydrogéologiques des travaux et implantations d'ouvrages en souterrain, susceptible de concerner le site Natura 2000 à proximité.

Il s'agit, lors des pompages d'exhaure en fond de fouille des ouvrages (gares, ouvrages annexes), et du fait des pompages d'alimentation des tunneliers, du risque de rabattement de nappe qui pourrait indirectement modifier l'alimentation des étangs et plans d'eau inclus dans les entités de la ZPS les plus proches du projet.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

En effet, la construction des ouvrages souterrains nécessite des opérations de pompage des eaux de la nappe en fond de fouille, durant certaines phases de travaux : terrassements jusqu'à la réalisation du radier pour les ouvrages annexes (puits de secours et de ventilation), et jusqu'à l'achèvement des travaux de génie civil pour les ouvrages les plus importants (gares). Ces pompes sont destinés à abaisser le niveau de la nappe pour pouvoir réaliser les travaux à sec en fond des ouvrages. Ils sont susceptibles d'entraîner une baisse de la piézométrie du secteur, sous forme d'un cône de rabattement autour du point de pompage, s'atténuant au fur et à mesure que l'on s'écarte du point de pompage.

Le rabattement de nappe souterraine peut avoir des incidences indirectes sur les niveaux des plans d'eau en surface lorsque ceux-ci sont alimentés en totalité ou partiellement par la nappe de surface (si celle-ci est en communication avec les nappes plus profondes), et situés dans la zone d'effet du pompage en fond de fouille.

La baisse éventuelle de niveau des plans d'eau d'entités du site Natura 2000 pourrait altérer la fonctionnalité des milieux de nidification, migration et hivernage d'espèces de la Directive « oiseaux » et la capacité d'accueil de ces milieux.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Sensibilité des espèces de la Directive « oiseaux » à la variation de niveau des plans d'eau retenus pour l'analyse des incidences.

Espèces de la Directive « oiseaux »	Statut	Habitats utilisés	Fréquentation des plans d'eau retenus pour l'analyse des incidences liées au rabattement de nappe	Sensibilité à la variation de niveau des plans d'eau retenus pour l'analyse des incidences
Blongios nain	Migrateur Nicheur	Roselières inondées, berges des plans d'eau avec ripisylve	Etang du Vallon, Etang des Brouillards, Marais	Forte
Bondrée apivore	Migrateur	Grands boisements peu dense	Etang des Brouillards	Non
Busard cendré	Migrateur Nicheur	Landes, friches, pelouses et espaces herbacés des marais, champs de céréales	Non	Non
Busard Saint-Martin	Migrateur Nicheur	Landes, clairières forestières à végétation basse, champs de céréales	Non	Non
Butor étoilé	Migrateur Hivernant	Roselières des grands marais	Etang du Vallon, Etang des Brouillards, Etang de Savigny Marais	Moyenne
Gorge-bleue à miroir	Migrateur	Marais et abords de cours d'eau avec buissons ou roseaux	Etang du Vallon, Etang des Brouillards, Marais	Faible
Hibou des marais	Migrateur	Friches, prairies humides, marais, landes	Non	Non
Martin-pêcheur d'Europe	Migrateur hivernant	Bordures des eaux peu profondes, avec arbres, berges verticales	Etang du Vallon, Etang des Brouillards, Etang de Savigny, Marais	Faible
Pic mar	Sédentaire Nicheur	Massifs forestiers de feuillus âgés	Non	Non
Pic noir	Sédentaire Nicheur	Grands massifs forestiers avec conifères ou feuillus d'âge et taille variables	Non	Non
Pie-grièche écorcheur	Migrateur Nicheur potentiel	Milieux ouverts ou semi-ouverts avec bosquets, buissons épineux ou haies	Marais	Non
Sterne pierregarin	Migrateur Nicheur	Ilots de sable, milieu des plans d'eau et cours d'eau	Etang de Savigny, Marais	Faible

Il ressort de cette analyse que deux espèces sont plus particulièrement concernées par une éventuelle incidence :

- Le Blongios nain : c'est un nicheur inféodé aux plans d'eau, roselières et ripisylve retenus pour l'analyse des incidences ; il est de ce fait fortement sensible à des variations de niveau qui pourraient intervenir au cours de son cycle de reproduction, avec pour conséquence, soit une perturbation de son site de nidification, soit la détérioration de ses habitats à terme ;

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- (Face aux enjeux relatifs au Blongios nain, la Société du Grand Paris a étudié la possibilité de suspendre ou de limiter fortement les pompages en fond de fouille, pendant la période la plus critique, à savoir le printemps et l'été qui se caractérisent par de moindres précipitations et par la reproduction du Blongios nain.)
- Le Butor étoilé : c'est un hivernant qui fréquente les plans d'eau retenus pour l'analyse des incidences, mais aussi d'autres étangs artificiels du parc Georges Valbon. Ne se reproduisant pas sur ces sites et utilisant un périmètre plus large, sa sensibilité aux variations de niveau des plans d'eau sous l'effet du rabattement de nappe est moyenne.

La Gorgebleue à miroir et le Martin-pêcheur d'Europe sont des espèces faiblement sensibles à la variation de niveau d'eau, car non strictement inféodées aux plans d'eau et non nicheuses sur les trois entités Natura 2000 concernées par l'analyse des effets de rabattement de nappe.

La Sterne pierregarin est de même faiblement sensible à la variation de niveau d'eau, car même si elle niche sur l'étang de Savigny (radeau), elle exploite un territoire plus vaste pour s'alimenter et ne serait affectée que si un assèchement du plan d'eau intervenait, ce qui n'est pas envisageable sur la base des conclusions de la modélisation hydraulique.

En conclusion, le Blongios nain et le Butor étoilé sont les seules espèces de la Directive « oiseaux » potentiellement impactées en cas d'abaissement significatif du niveau d'eau dans les étangs.

1.7.3.6. Évaluation des incidences sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation de la ZPS en phase exploitation.

Incidences directes.

Le projet ne prévoit pas d'implantation d'ouvrage ou de gare directement au sein des périmètres des entités de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis ».

En effet, très tôt dans la conception du projet, une évaluation stratégique environnementale a été menée (2009-2010), soulignant que l'évitement des entités du site Natura 2000 permettait d'annihiler la quasi-totalité des incidences. Cette recommandation a été suivie lors de la définition du projet et les entités de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis » ont été évitées par le tracé retenu au cours des études préliminaires, puis déclaré d'utilité publique le 14 février 2017 suite à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisée en 2016.

En phase d'exploitation, aucun ouvrage lié au projet de la Ligne 17 Nord ne sera situé au sein du périmètre de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis ». Le projet ne présente donc pas d'incidence directe sur la ZPS, et notamment sur les habitats des espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000.

En phase exploitation, il n'y aura donc pas d'incidence directe d'emprise sur les entités de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis ».

Incidences indirectes.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Les incidences indirectes du projet envisageables sur la Zone de Protection Spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis » en phase exploitation sont :

- a. Risque de modification du réseau hydrique des habitats d'espèces de la Directive « oiseaux » ;
- b. Dérangement des espèces de la Directive « oiseaux » par augmentation de la fréquentation des sites ;
- c. Collisions avec l'avifaune ;
- d. Risque de rupture des continuités écologiques.

Synthèse des incidences envisageables en termes de fréquentation en phase exploitation.

Entités du site Natura 2000	Dérangement des espèces par augmentation de la fréquentation	Mesures mises en œuvre
Parc départemental Georges Valbon	Pas d'incidence. Pas d'augmentation de l'accessibilité en transport en commun. Gare la plus proche séparée du parc par l'aéroport du Bourget, donc non susceptible d'être utilisée pour l'accès.	Néant
Parc départemental du Sausset	Pas d'incidence. Pas d'augmentation de l'accessibilité en transport en commun. La gare la plus proche est située au nord du Parc des Expositions : elle ne servira pas pour la desserte du parc départemental du Sausset déjà facilement accessible par le RER B.	Néant

Mesures mises en œuvre.

Mesures d'évitement et de réduction.

En l'absence d'impact du projet sur la fréquentation des parcs, aucune incidence n'est attendue sur les habitats des espèces de la Directive « oiseaux » des entités de la Zone de Protection Spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis », **aucune mesure de réduction n'est nécessaire.**

Impacts résiduels et mesures de compensation.

Le niveau d'impact résiduel lié à une modification de la fréquentation des parcs est nul.

Mesures de suivi.

En l'absence d'impact, aucune mesure de suivi n'est nécessaire.

Synthèse des incidences en termes de fréquentation des entités Natura 2000 en phase exploitation.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Entités du site Natura 2000	Dérangement des espèces par augmentation de la fréquentation
Parc départemental Georges Valbon	Pas d'incidence. Pas d'augmentation de l'accessibilité en transport en commun. Gare et parc séparés par l'aéroport du Bourget.
Parc départemental du Sausset	Pas d'incidence. Pas d'augmentation de l'accessibilité en transport en commun.

Dans ces conditions, il ne peut pas y avoir d'incidences cumulées avec d'autres chantiers de grands projets d'infrastructures.

L'ensemble des études techniques et écologiques réalisées, dont les principales conclusions sont présentées dans le présent dossier d'évaluation des incidences, permet d'évaluer que :

- Le projet et la réalisation de ses travaux ne présentent pas d'incidence significative, eu égard à leurs effets, sur les espèces d'oiseaux de la Directive n°2009/147/CE du 30 novembre 2009 et leurs habitats recensés sur les entités de la Zone de Protection Spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis »;
- Toutefois, en cas de déficit pluviométrique saisonnier prolongé, les effets de rabattement de nappe en phase travaux pourraient amplifier une situation défavorable à la reproduction du Blongios nain et/ou l'hivernage du Butor étoilé, en particulier en cas de cumul des impacts avec les projets de Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord du Grand Paris Express ;
- C'est pourquoi la Société du Grand Paris a prévu des mesures de suppression et de réduction d'impact qui seront mises en œuvre pour pallier ces impacts négatifs éventuels et maintenir dans un état de conservation favorable les habitats naturels et les espèces d'oiseaux de la Directive n°2009/147/CE du 30 novembre 2009 recensés sur les entités de la Zone de Protection Spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis ».

Grâce à ces mesures, l'impact résiduel du projet de la Ligne 17 Nord du Grand Paris Express sera nul et ne remettra pas en cause l'intégrité du site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis », ni l'état de conservation des habitats et espèces ayant justifié sa désignation comme Zone de Protection Spéciale.

En l'absence d'impact résiduel, l'évaluation des incidences s'arrête à ce stade. Il n'est pas nécessaire d'envisager la mise en œuvre de la procédure dérogatoire de l'article 6.4 de la directive « Habitats » pour raison impérative d'intérêt public majeur avec information ou avis de la Commission Européenne et de développer des mesures compensatoires.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des impacts et mesures liés au site Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis.

Secteur concernés	Type et niveau d'impact brut	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Parc Georges Valbon : Etang des Brouillards et du Vallon, alimentés par la nappe d'eau superficielle	Effets piézométriques (baisse locale du niveau de la nappe) : impact significatif	Phases études et chantier Soutien piézométrique des plans d'eau Phase exploitation Sans objet	Non significatif	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre	Phase chantier Suivi de piézomètres Phase exploitation Suivi de piézomètres	Intégrés au coût des travaux
Parc Georges Valbon	Dérangement des espèces de la Directive Oiseaux en phase chantier : impact nul	Phases études et chantier Sans objet Phase exploitation Sans objet	Non significatif		Sans objet	Nul
Parc Georges Valbon	Risque de pollution des habitats des espèces de la Directive Oiseaux en phase chantier : impact nul	Phases études et chantier Mise en place d'un management environnemental de chantier, intégrant la conception d'un assainissement provisoire. Phase exploitation Sans objet	Non significatif		Sans objet	Nul
Parc Georges Valbon	Effets piézométriques par effet barrage en phase d'exploitation : impact nul	Phases études et chantier Sans objet Phase exploitation Sans objet	Non significatif		Sans objet	Nul
Parc Georges Valbon	Dérangement des espèces de la Directive Oiseaux par augmentation de la fréquentation en période d'exploitation : impact nul	Phases études et chantier Sans objet Phase exploitation Sans objet	Non significatif		Sans objet	Nul
Parc Georges Valbon	Risque de collision pour les espèces de la Directive Oiseaux en période d'exploitation : impact nul	Phases études et chantier Sans objet Phase exploitation Sans objet	Non significatif		Sans objet	Nul
Parc Georges Valbon	Risque de rupture des continuités écologiques en lien avec les zones Natura 2000 : impact nul	Phases études et chantier Sans objet Phase exploitation Sans objet	Non significatif		Sans objet	Nul

Secteur concernés	Type et niveau d'impact brut	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Parc départemental du Sausset : Etang de Savigny et le Marais, alimentés par la nappe d'eau superficielle	Effets piézométriques (baisse locale du niveau de la nappe) : impact significatif	Phases études et chantier Soutien piézométrique des plans d'eau Phase exploitation Sans objet	Non significatif	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre	Phase chantier Suivi de piézomètres Phase exploitation Suivi de piézomètres	Intégrés au coût des travaux
Parc départemental du Sausset	Dérangement des espèces de la Directive Oiseaux en phase chantier : impact non significatif	Phases études et chantier Sans objet Phase exploitation Sans objet	Non significatif		Sans objet	Nul
Parc départemental du Sausset	Risque de pollution des habitats des espèces de la Directive Oiseaux en phase chantier : impact non significatif	Phases études et chantier Mise en place d'un management environnemental de chantier, intégrant la conception d'un assainissement provisoire. Phase exploitation Sans objet	Non significatif		Sans objet	Nul
Parc départemental du Sausset	Effets piézométriques par effet barrage en phase d'exploitation : impact nul	Phases études et chantier Sans objet Phase exploitation Sans objet	Non significatif		Sans objet	Nul
Parc départemental du Sausset	Dérangement des espèces de la Directive Oiseaux par augmentation de la fréquentation en période d'exploitation : impact nul	Phases études et chantier Sans objet Phase exploitation Sans objet	Non significatif		Sans objet	Nul
Parc départemental du Sausset	Risque de collision pour les espèces de la Directive Oiseaux en période d'exploitation : impact nul	Phases études et chantier Sans objet Phase exploitation Sans objet	Non significatif		Sans objet	Nul
Parc départemental du Sausset	Risque de rupture des continuités écologiques en lien avec les zones Natura 2000 : impact non significatif	Phases études et chantier Sans objet Phase exploitation Remise en état des emprises travaux par la mise en place de plantations d'arbres, et par la création d'une noue paysagère au nord de la Ligne 17 Nord sur le site de Paris Nord	Non significatif		Sans objet	Nul

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le projet n'aura aucun impact direct sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation de la ZPS.

Grâce aux mesures de suppression et de réduction d'impact qui seront mises en œuvre par la SGP pour pallier les impacts négatifs éventuels et maintenir dans un état de conservation favorable les habitats naturels et les espèces d'oiseaux de la Directive n°2009/147/CE du 30 novembre 2009 recensés sur les entités de la Zone de Protection Spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis », l'impact résiduel du projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express sera nul et ne remettra pas en cause l'intégrité du site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis », ni l'état de conservation des habitats et espèces ayant justifié sa désignation comme Zone de Protection Spéciale.

1.7.4. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.

Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF).

À l'échelle régionale, le SDRIF, approuvé par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013, intègre explicitement le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. En effet, la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris est incluse dans les différentes pièces du SDRIF, dont notamment la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » qui constitue le cœur réglementaire du SDRIF.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris est explicitement compatible avec le SDRIF 2013.

Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF).

Le projet de Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France, finalisé par le STIF en février 2011 et arrêté par le Conseil régional d'Ile-de-France en février 2012, a finalement été définitivement approuvé par ce dernier en juin 2014.

Ce plan, qui a pour objectif d'atteindre un équilibre entre la mobilité des personnes et des biens, la qualité de vie et l'impact sur l'environnement, recense neuf défis principaux développés en 34 actions opérationnelles.

Ces défis et actions sont repris dans le tableau suivant, en évaluant la compatibilité correspondante du Grand Paris Express. Seules les actions en lien avec le projet de la Ligne 17 Nord ont été retenues.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

<u>Défi</u>	<u>Action</u>	<u>Compatibilité avec le projet</u>
Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs	1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture	L'offre apportée par le projet génèrera du report modal vers les transports publics et une moindre utilisation de la voiture particulière. La densification autour des gares du projet rendra la ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture.
Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs	2.1 Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant 2.2 Un métro modernisé et étendu 2.3 Tramway et T Zen : une offre de transport structurante 2.4 Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé 2.5 Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité 2.6 Améliorer l'information des voyageurs dans les transports collectifs	Le projet permettra de désengorger les lignes ferrées radiales et améliorera ainsi leurs performances. Le projet participera directement à l'extension du réseau de métro. Le projet sera connecté aux lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service existantes et futures. Le projet sera déclencheur de la réorganisation des réseaux de surfaces en correspondance avec les nouvelles gares. Les gares du projet ont vocation à devenir des pôles multimodaux interconnectés. Des informations sur le trajet seront données aux voyageurs tout au long du voyage.
Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo	4.2 Favoriser le stationnement des vélos	Les gares du projet seront de véritables pôles multimodaux, où la pratique du vélo sera promue : espaces de stationnement, vélos en libre-service etc.
Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement	6.2 Rendre accessibles les transports en commun	Le projet sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le projet est compatible avec le PDUIF.

Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Le fuseau d'étude est concerné par le SCoT Plaine Commune, dont la dernière modification date du 17 décembre 2013.

Le tracé de la Ligne 17 Nord (Le Bourget Aéroport) est en revanche en dehors du périmètre du SCoT Plaine Commune et n'est donc pas concerné par ce dernier.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Il n'y a pas lieu d'étudier la compatibilité du projet avec le SCoT.

Contrats de Développement Territorial (CDT).

Les CDT sont issus de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Ceux dont le territoire est traversé par la Ligne 17 Nord correspondent (du sud au nord) : au CDT Pôle d'excellence aéronautique, au CDT Est Seine-Saint-Denis, au CDT Val de France et au CDT Roissy Terres de France.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

De fait, leurs caractéristiques législatives et réglementaires intègrent le projet. L'article 1 de la loi précitée, ainsi que le réseau de transport public du Grand Paris, « s'articule[nt] autour de contrats de développement territorial ».

De façon corollaire, les objectifs principaux des CDT sont justement d'intégrer le projet et ses conséquences en termes d'urbanisation à une échelle supra-communale.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le projet est intrinsèquement compatible avec les CDT, ces derniers intégrant systématiquement le réseau de transport du Grand Paris dans leur réflexion de mise en œuvre.

Schéma Agricole du Grand Roissy.

Le Schéma Directeur Agricole du Grand Roissy s'inscrit dans la démarche d'élaboration d'un projet agricole dans laquelle s'est engagé le territoire du Grand Roissy. Il a pour objet d'identifier les espaces agricoles à préserver sur le long terme, compte tenu des principaux enjeux économiques et sociaux présents sur le territoire. Le projet de la Ligne 17 Nord du Grand Paris Express est intégré au sein de ce schéma.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le projet est compatible avec le Schéma Agricole du Grand Roissy.

Documents d'urbanisme communaux.

Toutes les communes concernées par le fuseau d'étude de la Ligne 17 Nord sont dotées d'un PLU, hormis Le Bourget (pour laquelle une révision du POS en PLU est engagée).

Tous ces documents d'urbanisme ont été mis en compatibilité dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la Ligne 17 Nord.

Les douze documents d'urbanisme mis en compatibilité au titre du projet sont les suivants :

PLU de la commune de Drancy ;

PLU de la commune de Dugny ;

PLU de la commune du Blanc-Mesnil ;

PLU de la commune de Bonneuil-en-France ;

PLU de la commune de Gonesse ;

PLU révisé de la commune d'Aulnay-sous-Bois et la version antérieure du PLU de la commune d'Aulnay-sous-Bois³⁵ ;

PLU de la commune de Villepinte ;

PLU de la commune de Tremblay-en-France ;

PLU de la commune de Mauregard ;

PLU de la commune de Mitry-Mory ;

PLU de la commune du Mesnil-Amelot ;

POS de la commune du Bourget.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

La précédente version du PLU a également fait l'objet d'une Mise en Compatibilité du Document d'Urbanisme, la procédure de révision du PLU ayant été menée en parallèle de la procédure de mise en compatibilité.

Au sein du dossier d'enquête préalable au Dossier d'Utilité Publique, un document par commune précise :

- Les éléments du PLU en vigueur : rapport de présentation, PADD, zonages et règlement, ainsi que les éléments opposables au tiers ;
- Les zones du PLU concernées par le projet ;
- Les incidences de la mise en œuvre du projet sur le zonage et le règlement du PLU ;
- Les propositions de modification de zonage et/ou de règlement pour rendre le document d'urbanisme compatible avec le projet.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Au travers de la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet présenté à l'enquête publique, le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 est rendu compatible avec les documents d'urbanisme des communes concernées.

Analyse de la compatibilité avec le SDAGE 2016 - 2021

Le bassin Seine - Normandie bénéficie d'un SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) pour la période 2016-2021 adopté par le comité de bassin le 5 novembre 2015 et arrêté par le préfet coordonnateur du bassin Seine-Normandie, préfet de la région Ile-de-France, le 1er décembre 2015. Il est entré en vigueur avec la publication de cet arrêté au Journal Officiel de la République Française du 20 décembre 2015.

En application de la directive cadre européenne sur l'eau (2000/60/CE du 23 octobre 2000) et des textes réglementaires résultant de sa transposition en droit français, et en cohérence avec les premiers engagements du Grenelle de l'environnement, le SDAGE du bassin Seine-Normandie a fixé comme ambition d'obtenir en 2021 le "bon état écologique" pour 62 % des rivières et pour 28 % du bon état chimique des masses d'eau souterraine.

Avec ce nouveau plan de gestion, sont tracées, pour les six prochaines années, les priorités politiques de gestion durable de la ressource en eau sur le bassin.

L'état des lieux du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands a permis de découper les milieux aquatiques en « masses d'eau » homogènes par leurs caractéristiques et leur fonctionnement écologique ou hydrogéologique.

a) Rappels des défis du SDAGE 2016-2021

Le SDAGE 2016-2021 fixe 44 orientations rassemblées en 8 défis et 2 leviers transversaux. Ces derniers constituent les orientations fondamentales du SDAGE pour une gestion équilibrée de la ressource en eau et permettent d'atteindre les objectifs environnementaux :

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- 1) Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants « classiques » ;
- 2) Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques ;
- 3) Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
- 4) Réduire les pollutions microbiologiques des milieux ;
- 5) Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future ;
- 6) Protéger et restaurer les milieux aquatiques humides ;
- 7) Gérer la rareté de la ressource en eau ;
- 8) Limiter et prévenir le risque inondation ;
 - Levier 1- Acquérir et partager les connaissances pour relever les défis ;
 - Levier 2- Développer la gouvernance et l'analyse économique pour relever les défis.

Les orientations, déclinées en dispositions, permettent d'apporter des réponses aux principaux enjeux identifiés à l'issue de l'état des lieux sur le bassin :

- Préserver l'environnement et sauvegarder la santé en améliorant la qualité de l'eau et des milieux aquatiques de la source à la mer ;
- Anticiper les situations de crise en relation avec le changement climatique pour une gestion quantitative équilibrée et économe des ressources en eau : inondations et sécheresses.

Ces enjeux répondent aux objectifs ambitieux fixés par la Directive Cadre sur l'EAU (DCE) et nécessitent un certain nombre de moyens relevant des trois enjeux complémentaires suivants :

- Favoriser un financement ambitieux et équilibré de la politique de l'eau ;
- Renforcer, développer et pérenniser les politiques de gestion locale ;
- Améliorer les connaissances spécifiques sur la qualité de l'eau, sur le fonctionnement des milieux aquatiques et sur l'impact du changement climatique pour orienter les prises de décisions.

b) Analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE 2016 – 2021.

Le tableau en page suivante présente la compatibilité du projet avec les dispositions le concernant.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Défi du SDAGE	Orientation fondamentale du SDAGE	Disposition du SDAGE	Mesures prises dans le cadre du projet	Volet / chapitre décrivant les mesures prévues
Défi 1 : Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques	Orientation 1 Poursuivre la réduction des apports ponctuels de temps sec des matières polluantes classiques dans les milieux tout en veillant à pérenniser la dépollution existante	D1.1 : Adapter les rejets issus des collectivités, des industriels et des exploitations agricoles au milieu récepteur	Sans objet	
		D1.2 : Maintenir le bon fonctionnement du patrimoine existant des collectivités, des industriels et des exploitations agricoles au regard des objectifs de bon état, des objectifs assignés aux zones protégées et des exigences réglementaires.	Sans objet	
		D1.3 : Traiter et valoriser les boues des systèmes d'assainissement	Sans objet	
		D1.4 : Limiter l'impact des infiltrations en nappes	La gestion des eaux usées du chantier prévoit un rejet vers le réseau communal des eaux usées ou à défaut un stockage sur place et une évacuation en filière adaptée Tout ou partie des eaux d'exhaure associées aux opérations de mises hors d'eau des ouvrages feront l'objet de mesures de réinjection vers les nappes d'origine, partout où cela sera possible, après décantation et au besoin filtration et traitement des pollutions identifiées. Les eaux d'exhaure ne pouvant être réinjectées sur place seront reversées au réseau des eaux pluviales ou vers le milieu naturel superficiel. Les opérations de réinjection des eaux d'exhaure ne sont pas prévues dans le voisinage du captage F13 du champ captant du Blanc-Mesnil (localisé dans le fuseau d'étude 500 m) et dont le projet de périmètre de protection rapproché tangente le tracé de la Ligne 17 Nord.	Volet B.3 - Impacts et mesures sur les eaux souterraines
		D1.5 : Valoriser le potentiel énergétique de l'assainissement	Sans objet	
	Orientation 2 Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain.	D1.6 : Améliorer la collecte des eaux usées de temps sec par les réseaux collectifs d'assainissement	Sans objet	
		D1.7 : Limiter la création de petites agglomérations d'assainissement et maîtriser les pollutions ponctuelles dispersées de l'assainissement non collectif	Sans objet	
		D1.8 : Renforcer la prise en compte des eaux pluviales dans les documents d'urbanisme	Sans objet	
		D1.9 : Réduire les volumes collectés par temps de pluie.	Phase travaux Afin de répondre aux dispositions du SDAGE concernant cette thématique, le stockage des eaux pluviales aura lieu au plus près des lieux de précipitation, leur infiltration lorsque le sol le permet sera privilégié. L'assainissement provisoire du chantier permettra aux eaux de ruissellement d'être collectées par des fossés et de décanter. Ce procédé limitera la diffusion des matières en suspension vers les milieux récepteurs et de gérer une éventuelle pollution accidentelle. Phase exploitation La construction d'un réseau de transport en commun permet une réduction localisée de la circulation automobile, et ainsi une diminution des apports de pollution liés aux eaux pluviales et de ruissellement des hydrocarbures et des matières en suspension. D'autre part, les dispositifs d'assainissement permanents autour des tronçons aériens de la ligne et des nouvelles émergences permettront une gestion maîtrisée des ruissellements induits par le projet.	Volet B.3 - Impacts et mesures sur les eaux superficielles
		D1.10 : Optimiser le système d'assainissement et le système de gestion des eaux pluviales pour réduire les déversements par temps de pluie		

Défi du SDAGE	Orientation fondamentale du SDAGE	Disposition du SDAGE	Mesures prises dans le cadre du projet	Volet / chapitre décrivant les mesures prévues
		D1.11 : Prévoir, en absence de solution alternative, le traitement des rejets urbains de temps de pluie dégradant la qualité du milieu récepteur.	Phase travaux La gestion des eaux pluviales prévoit un traitement adapté de ces eaux avant rejet au réseau ou au milieu naturel. Cette gestion permettra également de récupérer les eaux issues de pollutions accidentelles. Phase exploitation La construction d'un réseau de transport en commun permettra une réduction localisée de la circulation automobile, induisant ainsi une diminution des apports de pollution (hydrocarbures et MES) liés au ruissellement des eaux pluviales. Les dispositifs d'assainissement permanents prévus autour des nouvelles émergences (gares notamment) apporteront une gestion maîtrisée des ruissellements induits par le projet, limitant de fait la diffusion de polluants éventuels.	Volet B.3 - chapitre 1 Analyse des effets du projet sur l'environnement et présentation des mesures associées en phases chantier et exploitation
Défi 2 : Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques	Orientation 3 Diminuer la pression polluante par les fertilisants (nitrates et phosphore) élevant le niveau d'application des bonnes pratiques agricoles	Aucune disposition ne concerne le projet Ligne 17 Nord	Sans objet	
	Orientation 4 Adopter une gestion des sols et l'espace agricole permettant de réduire les risques de ruissellement, d'érosion de transfert des polluants vers les milieux aquatiques	Aucune disposition ne concerne le projet Ligne 17 Nord	Sans objet	
	Orientation 5 Limiter les risques microbiologiques, chimiques et biologiques d'origine agricole en amont proche des « zones protégées » à contraintes sanitaires	Aucune disposition ne concerne le projet Ligne 17 Nord	Sans objet	
Défi 3 : Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants	Orientation 6 Identifier les sources et parts respectives des émetteurs et améliorer la connaissance des micropolluants	D3.23 : Améliorer la connaissance des pollutions par les micropolluants pour orienter les actions à mettre en place	Sans objet	
	Orientation 7 Adapter les mesures administratives pour mettre en œuvre des moyens permettant d'atteindre les objectifs de suppression ou de réduction des rejets micropolluants et d'atteinte du bon état des masses d'eau	D3.24 : Adapter les actes administratifs en matière de rejets de micropolluants	Sans objet	
		D3.25 : Intégrer dans les autres programmes et décisions pris dans le domaine de l'eau les objectifs de réduction des micropolluants ainsi que les objectifs spécifiques du littoral et ceux des programmes d'actions adoptés sur les aires d'alimentation de captage (AAC)	Sans objet	
		D3.26 : Intégrer dans les documents professionnels les objectifs de réduction des micropolluants ainsi que les objectifs spécifiques des aires d'alimentation de captage (AAC) et du littoral	Sans objet	

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Défi du SDAGE	Orientation fondamentale du SDAGE	Disposition du SDAGE	Mesures prises dans le cadre du projet	Volet / chapitre décrivant les mesures prévues
	Orientation 8 Promouvoir les actions à la source de réduction ou suppression des rejets de micropolluants.	D3.27 : Responsabiliser les utilisateurs de micropolluants (activités économiques, unions professionnelles, agriculteurs, collectivités, associations, groupements et particuliers...).	Phase travaux Des mesures préventives et curatives sont prescrites pour permettre d'éviter et de réduire les éventuels effets d'une pollution accidentelle en phase chantier (stockage de produits polluants, aires d'entretien des engins, kits d'intervention d'urgence, ...).	Volet B.3 - chapitre 1 Analyse des effets du projet sur l'environnement et présentation des mesures associées en phases chantier et exploitation
		D3.28 : Mettre en œuvre prioritairement la réduction à la source des rejets de micropolluants	Phase exploitation De même que pour l'orientation n°2, la construction d'un réseau de transport en commun permet une réduction localisée de la circulation automobile, et ainsi une diminution des apports de pollution liés aux eaux pluviales et ruissellement des MES et (micro)polluants associés.	Volet B.5- chapitre concernant le volet paysager du Centre d'Exploitation
		D3.29 : Poursuivre les actions vis-à-vis des effluents concentrés toxiques produits en petites quantités par des sources dispersées et favoriser leur recyclage	Mise en place d'unité de traitement spécifique pour traiter les eaux usées de type industriel produites sur les bâtiments du SMR et du SMI du Centre d'exploitation	Volet B.5- chapitre concernant le volet paysager du Centre d'Exploitation
		D3.30 : Réduire le recours aux pesticides en agissant sur les pratiques	Choix de plantes/arbustes utilisant le moins d'eau possible.	
		D3.31 : Maîtriser les usages des micropolluants dans les aires d'alimentation des captages (AAC)	Sans objet	
	Orientation 9 Soutenir les actions palliatives contribuant à la réduction des flux de micropolluants vers les milieux aquatiques	D3.32 : Soutenir les actions palliatives contribuant à la réduction des flux de micropolluants vers les milieux aquatiques	Sans objet	
Défi 4 : Protéger et restaurer la mer et le littoral	Aucune orientation ni disposition du Défi 4 ne concerne le projet de Ligne 17 Nord.			
Défi 5 : Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future	Orientation 16 Protéger les aires d'alimentation de captage d'eau souterraine destinée à la consommation humaine contre les pollutions diffuses	D5.52 : Classer les points de prélèvement en eau potable en fonction de la qualité de l'eau brute	Sans objet	
		D5.53 : Définir et diagnostiquer les aires d'alimentation des captages	Sans objet	
		D5.54 : Mettre en œuvre un programme d'action adapté pour protéger ou reconquérir la qualité de l'eau captée pour l'alimentation en eau potable	Sans objet	
		D5.55 : Protéger la ressource par des programmes de maîtrise d'usage des sols en priorité dans les périmètres de protection réglementaire et les zones les plus sensibles des aires d'alimentation de captages	Sans objet	
		D5.56 : Protéger les zones protégées destinées à l'alimentation en eau potable pour le futur.	Sans objet	
	Orientation 17 Protéger les aires	D5.57 : Mettre en œuvre des périmètres de protection des prises d'eau pour l'alimentation en eau potable	Sans objet	
Défi du SDAGE	Orientation fondamentale du SDAGE	Disposition du SDAGE	Mesures prises dans le cadre du projet	Volet / chapitre décrivant les mesures prévues
	d'alimentation de captage d'eau de surface destinées à la consommation humaine contre les pollutions	D5.58 : Réglementer les rejets ponctuels dans les périmètres rapprochés de captages	Le tracé de la Ligne 17 Nord (tronçon souterrain Sud) et l'ouvrage annexe OA 3501P sont placés en limite Nord-Ouest du projet de périmètre de protection rapproché du captage F13 du champ captant du Blanc Mesnil. Le profil du tunnel au plus proche de ce captage prévoit un passage à l'interface entre les Sables de Beauchamp et les Marnes et Caillasses. La nappe de l'Yprésien, exploitée par le captage F13, n'est ainsi pas directement concernée par les travaux au tunnelier. Les deux ouvrages annexes qui encadrent la position du captage sont ancrés dans les Marnes et Caillasses (ce qui est aussi le cas de tous les ouvrages compris entre l'OA 3407P et l'OA 3504P). La encore, les sables de l'Yprésien ne sont pas directement concernés par les opérations de mise hors d'eau des fouilles. Les mesures de réinjection des eaux d'exhaure, mises en avant au titre de la réduction des incidences hydrogéologiques du projet ne seront pas mise en œuvre entre la gare du Bourget Aéroport et l'OA 3503P, notamment en raison d'un avis technique défavorable (niveaux de nappes trop proches du TN).	Volet B3 - Impacts et mesures sur les eaux souterraines
		D5.59 : Prendre en compte les eaux de ruissellement pour protéger l'eau captée pour l'alimentation en eau potable de manière différenciée en zone urbanisée et en zone rurale	Les eaux pluviales générées par le projet au niveau de l'OA 3501P (tangent au projet de périmètre de protection du captage F13 du champ captant du Blanc Mesnil) seront redirigées vers un dispositif de noues étanches avant rejet au réseau à débit contrôlé.	Volet B3 - Impacts et mesures sur les eaux superficielles
	Orientation 18 Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques continentaux et littoraux ainsi que la biodiversité.	D6.60 : Eviter, réduire, compenser les impacts des projets sur les milieux aquatiques continentaux et les zones humides.	Seuls 220 m ² de zones humides sont localisés dans l'emprise du projet et seront détruits. Ils font l'objet d'une mesure compensatoire.	Volet B.3 - chapitre 1 Analyse des effets du projet sur l'environnement et présentation des mesures associées en phases chantier et exploitation
		D6.61 : Entretien des milieux aquatiques et humides de façon à favoriser leurs fonctionnalités, préserver leurs habitats et leur biodiversité.	Une noue de gestion des eaux pluviales sera créée sur le secteur de Paris-Nord, entre la zone d'activité de la Francilienne. Cette noue sera aménagée et entretenue de manière à favoriser la biodiversité des zones humides.	Volet B.3 - chapitre 1 Analyse des effets du projet sur l'environnement et présentation des mesures associées en phases chantier et exploitation
		D6.62 : Restaurer, renaturer et aménager les milieux dégradés, les masses d'eau fortement modifiées ou artificielles	Sans objet	
		D6.63 : Délimiter et cartographier les espaces de mobilité des cours d'eau et du littoral	Sans objet	
		D6.64 : Préserver et restaurer les espaces de mobilité des cours d'eau et du littoral	Sans objet	
		D6.65 : Maintenir, restaurer et entretenir la fonctionnalité des milieux aquatiques particulièrement dans les zones de frayères	Sans objet	
		D6.66 : Préserver les espaces à haute valeur patrimoniale et environnementales.	Sans objet	
		D6.67 : Identifier et protéger les forêts alluviales	Sans objet	
	Orientation 19 Assurer la continuité écologique pour atteindre les objectifs environnementaux des masses d'eau	D6.68 : Décloisonner les cours d'eau pour améliorer la continuité écologique et atteindre le bon état écologique	Sans objet	
		D6.69 : Supprimer ou aménager les ouvrages à marée des cours d'eau côtiers pour améliorer la continuité écologique	Sans objet	
		D6.70 : Aménager les prises d'eau des turbines hydroélectriques pour assurer la dévalaison et limiter les dommages sur les espèces migratrices	Sans objet	
		D6.71 : Diagnostiquer et établir un programme de restauration de la continuité dans les SAGE	Sans objet	
		D6.72 : Favoriser la diversité des habitats par des connexions transversales	Sans objet	

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Défi du SDAGE	Orientation fondamentale du SDAGE	Disposition du SDAGE	Mesures prises dans le cadre du projet	Volet / chapitre décrivant les mesures prévues
		D6.73 : Informer, former et sensibiliser sur le rétablissement de la continuité écologique	Sans objet	
	Orientation 20 Concilier la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et l'atteinte du bon état	D6.74 : Concilier le transport par voie d'eau, la production hydroélectrique et le bon état	Sans objet	
Défi 6 : Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides	Orientation 21 Gérer les ressources vivantes en assurant la sauvegarde des espèces au sein de leur milieu	Aucune disposition ne concerne le projet Ligne 17 Nord	Sans objet	
	Orientation 22 Mettre fin à la disparition et à la dégradation des zones humides et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité.	D6.83 : Éviter, réduire et compenser l'impact des projets sur les zones humides	Seuls 220 m ² de zones humides sont localisés dans l'emprise du projet et seront détruits. Ils font l'objet d'une mesure compensatoire.	Volet B.3 – chapitre 1 Analyse des effets du projet sur l'environnement et présentation des mesures associées en phases chantier et exploitation
		D6.84 : Veiller à la cohérence des aides publiques en zones humides	Sans objet	
		D6.85 : Cartographier et caractériser les zones humides dans un objectif de connaissance et de gestion	Sans objet	
		D6.86 : Protéger les zones humides par les documents d'urbanisme	Sans objet	
D6.87 : Préserver la fonctionnalité des zones humides.	Seuls 220 m ² de zones humides sont localisés dans l'emprise du projet et seront détruits. Ils font l'objet d'une mesure compensatoire.	Volet B.3 – chapitre 1 Analyse des effets du projet sur l'environnement et présentation des mesures associées en phases chantier et exploitation		

Défi du SDAGE	Orientation fondamentale du SDAGE	Disposition du SDAGE	Mesures prises dans le cadre du projet	Volet / chapitre décrivant les mesures prévues		
		D6.88 : Limiter et justifier les prélèvements dans les nappes et cours d'eau alimentant une zone humide.	Phase travaux D'une manière générale la SGP s'est engagée à mettre en œuvre ses ouvrages suivant les méthodologies les mieux à même de limiter les impacts sur le régime des nappes et sur les milieux naturels. Les prélèvements directs sur la nappe phréatique, supposée à l'équilibre avec certains plans d'eau des sites Natura 2000 « Parc départemental Georges Valbon » et « Parc départemental du Sausset », sont limités à un petit nombre d'ouvrages concentrés dans la partie Sud du tracé de la Ligne 17 Nord : - Gare du Bourget Aéroport - OA 3501P - OA 3503P Sur ces 3 ouvrages, les débits d'exhaure sur la nappe phréatique (calcaire de Saint-Ouen) sont générés par la mise en œuvre de niveaux d'infrastructure en N-1 débordant de l'emprise de la boîte gare profonde qui est réalisée à l'arrière de parois moulées. Les débits sur ces niveaux d'infrastructures sont les principaux facteurs de variation au niveau des zones naturelles protégées : ils peuvent en revanche difficilement être réduits dans des conditions financières et de délais réalistes et acceptables. Les impacts théoriques présentés sur les variations du niveau des plans d'eau, feront l'objet de mesures de réduction. En effet, afin de réduire les effets de ces rabattements, un maintien des niveaux d'eau dans les plans d'eau sera réalisé par réalimentation artificielle. Les prélèvements pour la réalimentation seront réalisés sur des captages à l'Yprésien, qui offre une eau de bonne qualité, et au niveau desquels les prélèvements ne généreront pas d'incidence supplémentaire sur le niveau des nappes superficielles. Cette mesure est conjointe avec le projet des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord. Phase exploitation Aucun rabattement de nappe n'est prévu en phase exploitation.	Volet B.3 – chapitre 1 Analyse des effets du projet sur l'environnement et présentation des mesures associées en phases chantier et exploitation		
			D6.89 : Établir un plan de reconquête des zones humides	Sans objet		
			D6.90 : Informer, former et sensibiliser sur les zones humides	Sans objet		
			Orientation 23 Lutter contre la faune et la flore exotiques envahissantes	D6.91 : Mettre en place un dispositif de surveillance des espèces exotiques envahissantes	Des inventaires ont été réalisés en 2014 et 2017 pour identifier la localisation des espèces exotiques envahissantes. Ces inventaires seront reproduits avant le démarrage des travaux.	Volet B.3 – chapitre 1 Analyse des effets du projet sur l'environnement et présentation des mesures associées en phases chantier et exploitation
				D6.92 : Définir et mettre en œuvre une stratégie d'intervention pour limiter les espèces exotiques envahissantes	Une élimination spécifiques des espèces végétales envahissantes sera réalisée avant le démarrage des travaux, de manière à les supprimer de l'emprise et à éviter leur dispersion lors du chantier.	Volet B.3 – chapitre 1 Analyse des effets du projet sur l'environnement et présentation des mesures associées en phases chantier et exploitation
				D6.93 : Éviter l'introduction et propagation des espèces exotiques envahissantes par les activités humaines	Une élimination spécifiques des espèces végétales envahissantes sera réalisée avant le démarrage des travaux, de manière à les supprimer de l'emprise et à éviter leur dispersion lors du chantier.	Volet B.3 – chapitre 1 Analyse des effets du projet sur l'environnement et présentation des mesures associées en phases chantier et exploitation
				D6.94 : Intégrer la problématique des espèces exotiques envahissantes dans les SAGE, les contrats, les autres documents de programmation et de gestion	Sans objet	

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E1800013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Défi du SDAGE	Orientation fondamentale du SDAGE	Disposition du SDAGE	Mesures prises dans le cadre du projet	Volet / chapitre décrivant les mesures prévues	
Défi 7 : Gestion de la rareté de la ressource en eau	Orientation 24 Éviter, réduire, compenser l'incidence de l'extraction de matériaux sur l'eau et les milieux aquatiques	Aucune disposition ne concerne le projet de Ligne 17 Nord.	Sans objet		
	Orientation 25 Limiter la création de nouveaux plans d'eau et encadrer la gestion des plans d'eau existants	Aucune disposition ne concerne le projet de Ligne 17 Nord.	Sans objet		
	Orientation 26 Résorber et prévenir les déséquilibres globaux ou locaux des ressources en eau souterraine.	D7.109 : Mettre en œuvre une gestion concertée	Sans objet		
		D7.110 : Poursuivre la définition et la révision des volumes maximaux prélevables	Sans objet		
	Orientation 27 Assurer une gestion spécifique par masse d'eau ou partie de masses d'eau souterraines.	D7.111 : Adapter les prélèvements en eau souterraine dans le respect de l'alimentation des petits cours d'eau et des milieux aquatiques associés	Phase travaux Des pompages de rabattement seront nécessaires dans le cadre des travaux de la Ligne 17 Nord : ils auront pour effet un abaissement temporaire des niveaux d'eau dans certains plans d'eau des sites Natura 2000 « Parc départemental Georges Valbon » et « Parc départemental du Sausset ». Afin de réduire les effets de ces rabattements, un maintien des niveaux d'eau par réalimentation artificielle sera réalisé.		Volet B.3 – chapitre 1 Analyse des effets du projet sur l'environnement et présentation des mesures associées en phases chantier et exploitation
		D7.112 à D7.122 : Modalités de gestion pour les masses d'eau souterraine du bassin Seine-Normandie	Phase exploitation En phase d'exploitation, les impacts du projet sur la ressource en eau sont négligeables.		
	Orientation 28 Protéger les nappes stratégiques à réserver pour l'alimentation en eau potable future	D7.114 : Modalités de gestion pour la masse d'eau souterraine FRH G218 ALBIEN-NEOCOMIEN CAPTIF.	Sans objet	Le projet ne génère aucune interaction avec la masse d'eau FRH G218 ALBIEN-NEOCOMIEN CAPTIF.	Volet B3 - Impacts et mesures sur les eaux souterraines
		D7.123 : Modalités de gestion de l'Yprésien de la masse d'eau souterraine FRHG104 EOCENE DU VALOIS	L'ensemble du projet de la Ligne 17 Nord prend place sur la Plaine de France au droit de laquelle seule la masse d'eau FRHG104 EOCENE DU VALOIS est concernée. Il est indiqué dans le programme 2016-2021 que les mesures de protection concernent plus spécifiquement la nappe des sables yprésiens dont la ressource est réservée à l'usage AEP. A ce stade du projet, l'ancrage de certains ouvrages, notamment dans le secteur nord du tracé (entre l'OA 3702P et la gare CDG T4), sont ancrés dans le toit des sables yprésiens, ce qui suggère que les eaux d'exhaure seront prélevés dans la nappe des sables yprésiens. Ces ouvrages bénéficient néanmoins de mesures de réduction appliquées sur tous les ouvrages émergents de la Ligne 17 Nord, à savoir : - Ouverture des fouilles sous parois moulées ; - Réduction des débits d'époussetement (ancrage adapté des parois moulées, bouchons injectés le cas échéant) ; - Réinjection de tout ou partie des eaux d'exhaure. Le projet de centre d'exploitation n'utilise par la ressource en eau souterraine pour éviter toute pollution diffusion de la nappe de Saint Ouen vers les nappes inférieures qui sont stratégiques comme la nappe profonde de l'Yprésien.		Volet B3 - Impacts et mesures sur les eaux souterraines
	Orientation 29 Anticiper et prévenir les situations de pénuries chroniques des masses d'eau de surface	D7.124 à D7.127 : Modalités de gestion pour les masses d'eau souterraine du bassin Seine-Normandie	Sans objet		
		D7.128 : Garantir la maîtrise de l'usage du sol pour l'AEP future	Sans objet		
	Orientation 29 Anticiper et prévenir les situations de pénuries chroniques des masses d'eau de surface	D7.129 : Mettre en œuvre une gestion concertée des masses d'eau de surface dans les situations de pénurie	Sans objet		
		D7.130 : Gérer, contrôler et encourager la diminution des prélèvements dans les masses d'eau de surface et nappes d'accompagnement	Sans objet		

Défi du SDAGE	Orientation fondamentale du SDAGE	Disposition du SDAGE	Mesures prises dans le cadre du projet	Volet / chapitre décrivant les mesures prévues
	Orientation 30 Améliorer la gestion de crise lors des étiages sévères	Aucune disposition ne concerne le projet de Ligne 17 Nord.	Sans objet	
		D7.133 : Lutter contre les fuites dans les réseaux AEP	Sans objet	
		D7.134 : Favoriser les économies d'eau et sensibiliser les acteurs concernés	Sans objet	
		D7.135 : Développer les connaissances sur les prélèvements	Sans objet	
		D7.136 : Maîtriser les impacts des sondages et des forages sur les milieux.	La réalisation des ouvrages émergents de la ligne 17 Nord (qui traversent souvent plusieurs nappes), font tous l'objet d'une ouverture de fouille sous parois moulées qui, outre son effet sur la réduction des débits, permet de limiter les risques de créer un effet de drainage verticale d'une nappe à l'autre. La réalisation des forages de réinjection, pour tous les sites où se sera possible, sera soumise aux respects des règles de l'Art en matière de forage d'eau, afin de limiter au mieux le risque de mélange des nappes. Les mesures de réinjection ayant également un effet de réduction des gradients verticaux, cette mesure de réduction permet également de limiter les effets de drainance attendus pendant les travaux. La SGP s'engage par ailleurs à reboucher dans les règles de l'Art, tous les ouvrages souterrains qui ne seront pas utilisés dans les mesures de suivi de nappe ou de contrôle qualité à l'issue des travaux.	Volet B3 - Impacts et mesures sur les eaux souterraines
D7.137 : Anticiper les effets attendus du changement climatique	Sans objet			
Défi 8 : Limiter et prévenir le risque d'inondation	Orientation 32 Préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues	D8.138 : Identifier les zones d'expansion des crues d'importance majeure sur le bassin Seine Normandie	Sans objet	
		D8.139 : Prendre en compte et préserver les zones d'expansion des crues fonctionnelles dans les documents d'urbanisme	Sans objet	
		D8.140 : Éviter, réduire, compenser les installations en lit majeur des cours d'eau	Sans objet	
	Orientation 33 Limiter les impacts des ouvrages de protection contre les inondations qui ne doivent pas accroître le risque à l'aval	D8.141 : Privilégier l'hydraulique douce et le ralentissement dynamique des crues	Sans objet	
Orientation 34 Ralentir le ruissellement des eaux pluviales sur les zones aménagées.		D8.142 : Ralentir les eaux pluviales dans la conception des projets	Phase travaux La gestion des eaux pluviales sera prise en compte dès la phase chantier afin de limiter les rejets non contrôlés, donc le ruissellement. Les mesures de gestion des eaux pluviales répondent à la réglementation en vigueur sur le fuseau d'étude (doctrines locales, prescriptions des gestionnaires des réseaux, etc.). La gestion des eaux pluviales concernera les ruissellements sur les emprises chantier mais également les bassins versants amont éventuellement interceptés.	Volet B3 - Impacts et mesures sur les eaux superficielles
		D8.143 : Prévenir la genèse des inondations par une gestion des eaux pluviales adaptée	Phase exploitation La gestion des eaux pluviales de l'infrastructure répondra à la réglementation en vigueur sur le fuseau d'étude (doctrines locales, prescriptions des gestionnaires des réseaux, etc.).	

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Défi du SDAGE	Orientation fondamentale du SDAGE	Disposition du SDAGE	Mesures prises dans le cadre du projet	Volet / chapitre décrivant les mesures prévues
	Orientation 35 Prévenir l'aléa d'inondation par ruissellement	D8.144 : Privilégier la gestion et la rétention des eaux à la parcelle	Une analyse de la faisabilité de l'infiltration des eaux pluviales a été effectuée à l'échelle du projet de la Ligne 17 Nord. Les possibilités d'infiltration des eaux pluviales seront étés utilisées chaque fois que possible. Le projet de centre d'exploitation prévoit une gestion à la parcelle des eaux de ruissellement avec la mise en place d'ouvrage de rétention, précédé d'ouvrages de décantation et/ou prétraitement avec rejet à débit limité dans le réseau eaux pluviales aval, conformément aux normes de rejet fixées par le gestionnaire du réseau départemental aval.	Volet B3 - Impacts et mesures sur les eaux superficielles
LEVIER 1 : Acquérir et partager les connaissances pour relever les défis	Orientation 36 Acquérir et améliorer les connaissances	L1.146 à L1.156 : Dispositions concernant l'amélioration des connaissances et les travaux de recherche scientifique à engager	Sans objet	
	Orientation 37 Améliorer la bancarisation et la diffusion des données	L1.157 à L1.158 - Dispositions relatives à la collecte et à la diffusion des données par les institutions	Sans objet	
	Orientation 38 Évaluer l'impact des politiques de l'eau et développer la prospective	L1.159 : Evaluer l'impact des politiques de l'eau dans le bassin	Sans objet	
		L1.160 : Prendre en compte le bilan carbone @ lors de la réalisation de nouveaux projets	Sans objet pour les milieux naturels	
		L1.161 : Elaborer et préciser les scénarii globaux d'évolution pour modéliser les situations futures sur le Bassin	Sans objet	
L1.162 : Promouvoir l'expérimentation des solutions émergentes d'adaptation aux changements globaux pour préserver la ressource et les milieux aquatiques	Sans objet			
Levier 2 : Développer la gouvernance et l'analyse économique pour relever les défis	Orientation 39 Favoriser une meilleure organisation des acteurs du domaine de l'eau	Aucune disposition ne concerne le projet de Ligne 17 Nord.	Sans objet	
	Orientation 40 Renforcer et faciliter la mise en œuvre des SAGE et de la contractualisation	Aucune disposition ne concerne le projet de Ligne 17 Nord.	Sans objet	
	Orientation 41 Sensibiliser, former et informer tous les publics à la gestion de l'eau	Aucune disposition ne concerne le projet de Ligne 17 Nord.	Sans objet	
	Orientation 42 Améliorer et promouvoir la transparence	Aucune disposition ne concerne le projet de Ligne 17 Nord.	Sans objet	
	Orientation 43 Renforcer le principe pollueur-payeur et la solidarité sur le territoire	Aucune disposition ne concerne le projet de Ligne 17 Nord.	Sans objet	
	Orientation 44 Rationaliser le choix des actions et assurer une gestion durable	Aucune disposition ne concerne le projet de Ligne 17 Nord.	Sans objet	

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Au regard de cette analyse, le projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 est compatible avec le SDAGE 2016-2021.

SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer.

Le fuseau d'étude est concerné par le SAGE Croult Enghien Vieille Mer (voir carte page ci-après). Ce SAGE, en cours d'élaboration depuis janvier 2013, représente un territoire de 446 km², regroupant 87 communes appartenant aux départements du Val d'Oise et de la Seine-Saint-Denis, situées sur le même bassin hydrographique. Les thèmes majeurs de ce SAGE sont les suivants :

- Réduire les pollutions émises par les habitants et les activités de toute nature ;
- Identifier et améliorer les caractéristiques des rejets industriels ;
- Limiter les rejets pluviaux des zones industrialisées ;
- Préserver et restaurer la faune et la flore des rivières et des plans d'eau ;
- Maintenir les espaces humides.

Les communes intégrées à la fois dans le périmètre du SAGE et dans le fuseau d'étude sont les suivantes :

- Le Bourget (93) ;
- Drancy (93)
- Dugny (93) ;
- Le Blanc-Mesnil (93) ;

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- Bonneuil-en-France (95) ;
- Gonesse (95) ;
- Aulnay-sous-Bois (93) ;
- Villepinte (93) ;
- Tremblay-en-France (93).

Le SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer est actuellement en cours d'élaboration. La 1ère séquence de l'état des lieux de ce SAGE, correspondant à l'état initial, a été publiée en février 2014 et constitue le premier tome des études préalables du SAGE. Le diagnostic et les tendances et scénarii ont été adoptés respectivement par la CLE les 5 mai 2015 et 15 novembre 2016. La rédaction des documents qui constitueront le SAGE, à savoir le plan d'aménagement et de gestion durable (PAGD) et le règlement sont en cours de rédaction. La validation du projet de SAGE par la CLE, avant consultation du public, est prévue en juin 2018. Plusieurs actions ont été identifiées dans le cadre de l'élaboration de la stratégie du SAGE (Source : Prise de contact avec Mme Juliette Delmas, animatrice du SAGE), parmi lesquelles :

- La réalisation d'une étude globale, à l'échelle du territoire du SAGE, permettant de définir par grands bassins versants des débits-objectifs à faire transiter vers la Seine en optimisant leur répartition ;
- La définition d'une stratégie de gestion à la source des eaux pluviales, en tenant compte à la fois de la diversité des contextes géo-pédologiques et du caractère plus ou moins densifié des territoires considérés. Outre le choix des solutions à mettre en œuvre, cette diversité des situations doit conduire à définir différemment, selon les cas, l'échelle la plus adaptée pour les mettre en œuvre (de la parcelle au périmètre d'aménagement) ;
- La promotion des techniques alternatives de gestion des ruissellements pour les nouveaux projets d'aménagement, s'inscrivant dans une telle stratégie contextualisée.

Les enjeux du SAGE issus du diagnostic sont les suivants :

1. Enjeu intégrateur : La réconciliation des fonctions hydrauliques, écologiques et paysagères des cours d'eau et des bassins.
2. Enjeu sectoriel : La maîtrise des risques liés à l'eau.
3. Enjeu sectoriel : Le maintien, la restauration et la reconquête écologique des milieux humides et aquatiques.
4. Enjeu sectoriel : La reconnaissance sociale de l'eau.
5. Enjeu intégrateur : la reconquête de la qualité des ressources en eau et le maintien des usages associés.
6. Enjeu sectoriel : La reconquête de la qualité des eaux superficielles (et des nappes d'accompagnement).
7. Enjeu sectoriel : La protection de la qualité des eaux souterraines.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

8. Enjeu sectoriel : La sécurisation de l'alimentation en eau potable sur le long terme.

Actuellement, aucune prescription du SAGE n'a cependant encore été définie sur son territoire.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer est en cours d'élaboration. Il n'est donc pas encore opposable.

Les dispositions du SAGE n'ont pas encore été définies. Actuellement, aucune prescription du SAGE n'a été définie sur son territoire.

Compatibilité avec les dispositions du Plan de Gestion des Risques d'Inondation mentionné à l'article L. 566-7.

Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) est issu de la directive européenne inondation de 2007, transposée en droit français par la loi du 12 juillet 2010 sur la prévention des risques et le décret du 2 mars 2011 relatif à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation. Cette directive s'articule autour de trois grands objectifs :

- L'évaluation préliminaire des risques d'inondation à l'échelle de chaque district.
- L'établissement de cartes des zones inondables et des risques d'inondation pour les crues de faible, moyenne et forte probabilité à l'échelle des territoires à risque important d'inondation.
- L'élaboration d'un plan de gestion des risques d'inondation à l'échelle de chaque district présentant les objectifs de gestion fixés et les mesures retenues pour les atteindre.

Basé sur les cartes des zones inondables et des risques d'inondation au niveau d'un district hydrographique, le PGRI comporte des objectifs de gestion des risques d'inondation tels que la prévention, la protection et la préparation du risque, y compris la prévision des crues et les systèmes d'alerte précoce. Des mesures doivent être prévues pour atteindre les objectifs définis. Celles-ci tiennent compte des coûts et bénéfices, de l'étendue des inondations, des axes d'évacuation des eaux, des territoires présentant un potentiel de rétention comme par exemple les champs naturels d'expansion des crues, de l'utilisation du sol et de la gestion de l'eau, de l'aménagement du territoire, etc.

Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine Normandie a été approuvé par le préfet coordonnateur du bassin par arrêté le 7 décembre 2015. Il est entré en vigueur le lendemain de sa date de publication au Journal Officiel, soit le 23 décembre 2015.

Il fixe pour six ans des objectifs spécifiques aux 16 territoires reconnus comme à risques d'inondation jugés les plus importants (TRI) sur le bassin Seine-Normandie. Il décline la stratégie locale du TRI de la Métropole Francilienne.

Le tableau suivant propose une analyse des quatre grands objectifs du PGRI au regard du projet de Ligne 17 Nord :

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Objectifs du PGRI	Projet de Ligne 17 Nord
Objectif 1 - Réduire la vulnérabilité des territoires	Le projet de la Ligne 17 Nord et le centre d'exploitation ne sont pas concernés par une enveloppe des plus hautes eaux connues. Sans objet.
Objectif 2 - Agir sur l'aléa pour réduire le coût des dommages <i>2.B - Ralentir le ruissellement des eaux pluviales sur les zones aménagées</i> <i>2.F - Prévenir l'aléa d'inondation par ruissellement</i>	Phase travaux La gestion des eaux pluviales sera prise en compte dès la phase chantier afin de limiter les rejets non contrôlés, donc le ruissellement. Les mesures de gestion des eaux pluviales répondent à la réglementation en vigueur sur le fuseau d'étude (doctrines locales, prescriptions des gestionnaires des réseaux, etc.). La gestion des eaux pluviales concernera les ruissellements sur les emprises chantier mais également les bassins versants amont éventuellement interceptés. Phase exploitation La gestion des eaux pluviales de l'infrastructure répondra à la réglementation en vigueur sur le fuseau d'étude (doctrines locales, prescriptions des gestionnaires des réseaux, etc.). <i>La gestion des eaux pluviales de l'infrastructure en phase exploitation est prévue selon les modalités présentées au chapitre I de la présente étude d'impact (volet B3).</i>
Objectif 3 - Raccourcir fortement le délai de retour à la normale des territoires sinistrés	Sans objet
Objectif 4 - Mobiliser tous les acteurs pour consolider les gouvernances adaptées et la culture du risque	Sans objet

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Les mesures adoptées pour la réalisation et l'exploitation du projet de la Ligne 17 Nord permettront d'assurer sa compatibilité avec le PGRI 2016-2021.

Contribution à la réalisation des objectifs visés à l'article L.211-1 du code de l'environnement.

Les objectifs visés à l'article L. 211-1 du Code de l'environnement, ainsi que l'articulation à l'échelle du projet sont présentés dans le tableau ci-après.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Objectifs de l'article L. 211.1	Compatibilité du projet avec l'article L211.1
Une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau qui prend en compte les adaptations nécessaires au changement climatique et vise à assurer :	<i>Prise en compte par le projet, par les mesures énumérées ci-après :</i>
<ul style="list-style-type: none"> - 1° La prévention des inondations et la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides ; on entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année. 	<p>Le projet de la Ligne 17 Nord et le centre d'exploitation ne sont pas concernés par une enveloppe des plus hautes eaux connues.</p> <p>Il prévoit la mise en œuvre de dispositifs de maîtrise des débits des eaux de ruissellement pour prévenir le risque inondations en l'aval des différents aménagements du projet.</p> <p>Des mesures de préservation du milieu aquatique sont prévues durant le chantier pour éviter les dégradations. Le projet va détruire une surface très réduite de zones humides (220 m²). Celles-ci seront compensées.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - 2° La protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de matières de toute nature et plus généralement par tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leurs caractéristiques physiques, chimiques, biologiques ou bactériologiques, qu'il s'agisse des eaux superficielles, souterraines ou des eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales. 	<p>En phase travaux, les eaux d'exhaure liées à la construction des ouvrages, les eaux de tunneliers et les eaux de chantier feront l'objet de traitements adaptés avant rejet, afin de les rendre compatibles avec les critères d'admissibilité en réseau d'assainissement ou en cours d'eau.</p> <p>Le principe de traitement des eaux reposera sur la décantation / filtration, selon les modalités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les eaux collectées seront décantées dans des bassins de rétention/décantation lorsque le site le permet (si la surface nécessaire est suffisante) ; - les eaux seront décantées dans des décanteurs lamellaires, dispositifs fonctionnant sur un espace réduit, si l'abattement dans les simples bassins de rétention/décantation n'est pas suffisant, ou si la place manque pour installer un bassin de décantation ; - les eaux seront envoyées dans des filtres à sable si l'abattement de la pollution par les décanteurs lamellaires est insuffisant.
<ul style="list-style-type: none"> - 3° La restauration de la qualité de ces eaux et leur régénération. 	Le projet n'est pas concerné par cet objectif.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- 4° Le développement, la mobilisation, la création et la protection de la ressource en eau.	Le projet n'est pas concerné par cet objectif.
- 5° La valorisation de l'eau comme ressource économique et, en particulier, pour le développement de la production d'électricité d'origine renouvelable ainsi que la répartition de cette ressource.	Le projet n'est pas concerné par cet objectif.
- 6° La promotion d'une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau.	Le projet n'est pas concerné par cet objectif.
- 7° Le rétablissement de la continuité écologique au sein des bassins hydrographiques.	Le projet n'est pas concerné par cet objectif.
La gestion équilibrée doit permettre de satisfaire les exigences :	<i>Prise en compte par le projet par les mesures énumérées ci-après :</i>
- de la santé, de la salubrité publique, de la sécurité civile et de l'alimentation en eau potable de la population.	Les dispositifs de traitement et gestion des eaux vont permettre de garantir l'absence d'incidence sur la qualité des eaux. Les mesures de limitation de débit des eaux de ruissellement visent à éviter les risques sur les biens et les personnes.
- de la vie biologique du milieu récepteur, et spécialement de la faune piscicole et conchylicole	Les dispositifs de traitement et gestion des eaux vont permettre de garantir l'absence d'incidence sur la qualité des eaux.
- de la conservation et du libre écoulement des eaux et de la protection contre les inondations ;	Les mesures de limitation de débit des eaux de ruissellement visent à éviter les risques sur les biens et les personnes. Les rétablissements des écoulements hydrauliques garantissent le libre écoulement des eaux.
- de l'agriculture, des pêches et des cultures marines, de la pêche en eau douce, de l'industrie, de la production d'énergie, en particulier pour assurer la sécurité du système électrique, des transports, du tourisme, de la protection des sites, des loisirs et des sports nautiques ainsi que de toutes autres activités humaines légalement exercées	Le projet n'est pas concerné par cet objectif.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le projet est compatible avec l'article L211.1.

Contribution à la réalisation des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D.211-10 du code de l'environnement.

En vue d'assurer une amélioration continue de l'environnement, l'article D.211-10 du Code de l'Environnement définit des objectifs de qualité de référence pour les eaux douces ayant besoin d'être protégées ou améliorées pour être aptes à la vie des poissons.

Les objectifs de qualité de référence définis pour les principaux paramètres relatifs à la pollution des eaux pluviales sont les suivants :

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Paramètres		Valeur guide en mg/l	Valeur impérative en mg/l
MES		<25	<25
DCO		ND	ND
Métaux	Cadmium	ND	ND
	Cuivre dissous	<0.04	/
	Zinc total	/	<1
Hydrocarbures		Notion qualitative, pas de valeur	

Les valeurs-seuils du « Bon Etat » définies par la Directive cadre sur l'eau intègrent ces objectifs de qualité de référence. Les normes de qualité environnementale fixées par la Directive cadre sur l'eau sur les métaux sont même plus contraignantes que les objectifs nationaux de référence.

Le respect des objectifs de qualité des eaux sera assuré par les dispositifs de traitement mis en œuvre. La qualité des eaux sera ainsi préservée tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le projet respecte les dispositions du code de l'environnement sur la préservation de la qualité des eaux.

Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE).

Le SRCE est un outil d'aménagement durable du territoire qui contribue à un état de conservation favorable des habitats naturels et des espaces et au bon état écologique des masses d'eau. L'article L. 371-3 du Code de l'environnement dispose que « **les documents de planification et les projets de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements prennent en compte les schémas régionaux de cohérence écologique** et précisent les mesures permettant d'éviter, de réduire et, le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que la mise en œuvre de ces documents de planification, projets ou infrastructures linéaires sont susceptibles d'entraîner ». Sa vocation est de rendre lisible les enjeux régionaux en matière de biodiversité. Tout porteur de projet, doit alors prendre en compte cette dimension, au même titre que d'autres enjeux sociaux, économiques, cadre de vie,...

La « prise en compte » est le niveau le moins contraignant de la notion juridique d'opposabilité. Elle induit une obligation de compatibilité sous réserve de possibilités de dérogation pour des motifs déterminés, avec un contrôle approfondi du juge sur la dérogation.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Les différentes analyses et propositions du projet concernant les milieux naturels ont pris en compte le SRCE d'Île-de-France. Il n'y a pas d'incompatibilité entre le SRCE et le projet.

Schémas Départementaux des Espaces Naturels Sensibles (SDENS).

Le Chemin des parcs, projet porté par le Conseil Général de Seine-Saint-Denis vise à relier les principaux espaces naturels du département (notamment représentés par le site

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis) au sein d'aménagements écologiques et paysagers favorables à la biodiversité.

Cet itinéraire, qui concerne le fuseau d'étude de la ligne 17 Nord entre les parcs départementaux Georges Valbon et du Sausset et qu'au nord du Parc départemental du Sausset, est pris en compte dans le cadre du SRCE en tant que liaison d'intérêt à l'échelle de Paris et la Petite couronne.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le chemin des parcs est pris en compte par le projet au travers de la prise en compte du SRCE.

DOCOB (Document d'objectif) des sites Natura 2000.

L'évaluation des incidences, menée au chapitre 2 du présent volet conclut à l'absence d'incidence significative du projet sur l'état de conservation des espèces ayant conduit à la désignation du site, pour donner suite à la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction présentées dans le chapitre correspondant dont les principales sont rappelées ci-dessous :

- Mise en place de parois moulées sur certaines gares souterraines pour réduire les débits de pompages et les rabattements associés en phase travaux.
- En cas de réalisation simultanée des lignes 16, 14 Nord, 17 Sud et 17 Nord, un suivi des plans d'eau des parcs départementaux du Sausset et George Valbon sera mis en place en lien avec le gestionnaire des parcs. Dans le cas où un abaissement significatif serait constaté, une réalimentation des plans d'eau serait mise en place afin de limiter ces effets et de supprimer les impacts sur les habitats et espèces de ces sites du réseau Natura 2000.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le projet est compatible avec le DOCOB des sites Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis.

Plan Régional de prévention et de gestion des Déchets de Chantier (PREDEC).

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Ce schéma est compatible avec les plans et programmes en vigueur concernant la gestion des déchets.

Plan de Gestion pour Paris et la Petite Couronne – Déchets du BTP.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Ce schéma sera compatible avec les plans et programmes en vigueur concernant la gestion des déchets.

Plan de Gestion des Déchets du BTP – Seine-et-Marne.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Ce schéma est compatible avec les plans et programmes en vigueur concernant la gestion des déchets.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Plan Régional pour le Climat.

Le projet est compatible avec le Plan Régional pour le Climat puisqu'il permettra de développer le réseau des transports en commun et de diminuer l'utilisation de la voiture individuelle.

De plus, le plan mentionne explicitement le projet du Grand Paris Express pour insister sur l'importance de développer et renforcer l'offre en transport de la région.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le projet est compatible avec le Plan Régional pour le Climat.

Schéma Régional pour le Climat, l'Air et l'Energie SRCAE (incluant le SRE).

Le projet est intrinsèquement compatible avec le SRCAE, puisqu'il permet, d'une part, d'encourager les alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle, et ainsi de réduire les consommations d'énergie liées au secteur des transports. D'autre part, il permettra un développement urbain économe en énergie, tant au niveau des gares et bâtiments du projet lui-même que les projets associés qui seront soumis aux dernières réglementations énergétiques.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le projet est compatible avec le SRCAE,

Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

Le projet est en accord avec le PDUIF et répond en ce sens à l'objectif 1 du PPA. De plus, sa mise en place induira une diminution du trafic routier, notamment sur les grands axes et ainsi une diminution des émissions de NOx et de PM10 et concourra ainsi à la mise en œuvre de l'objectif 2 du PPA.

En ce sens, le projet est compatible avec le PPA de l'Île-de-France.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le projet est compatible avec le PPA de l'Île-de-France.

Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le projet est compatible avec le PEB et le PGS de l'aéroport du Bourget ainsi qu'avec le PEB de Roissy-Charles de Gaulle.

Plans de Prévention des Risques naturels (PPRn).

Le projet de la Ligne 17 Nord prend en compte les contraintes définies dans les PPRn et autres documents relatifs aux risques associés au contexte géologique du fuseau d'étude. Ainsi, les documents suivants ont été pris en compte et analysés :

- - PPRn et/ou périmètre au titre de l'article R111.3 du Code de l'urbanisme relatif à la présence d'anciennes carrières et des risques associés d'affaissement et de mouvement de terrain ;
- - Périmètres au titre de l'article R111.3 du Code de l'urbanisme relatifs à la présence de zones de dissolution de gypse ;

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- - PPRn relatifs au phénomène de retrait-gonflement des argiles et des risques associés de mouvement de terrain et de tassement différentiel.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 est compatible avec ces documents.

Plans de Prévention des Risques technologiques (PPRt).

Les travaux réalisés dans le cadre de l'état initial (volet B.1) ont permis d'identifier un établissement SEVESO « seuil haut » sur les communes traversées par le tracé : SMCA38 Manutention Carburant Aviation à Chennevières-lès-Louvres ;

Ce dernier n'est pas localisé dans le fuseau d'étude des 500 m.

Le périmètre PPRt disponible concerne SMCA39 Manutention Carburant Aviation (approuvé le 22/01/2010) et se situe à plus d'un kilomètre des émergences du réseau de transport du Grand-Paris. Aucun zonage réglementaire amenant des prescriptions d'aménagement n'est en interaction avec les ouvrages du projet de la Ligne 17 Nord.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Le projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 n'est concerné par aucun PPRt.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

1.7.5. Synthèse des enjeux liés au projet.

Espèces protégées.

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).

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Compte tenu des mesures mises en place, 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, 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.

Boisements.

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%.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Aucune demande de défrichement n'est requise.

Position du site par rapport à la Directive IED

La directive 2010/75/CE, dite directive IED (Industrial Emission Directive), régit 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 » :

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Les installations ne sont 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 meilleures techniques disponibles (MTD).

Permis de démolir.

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

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Aucune demande de permis de démolir n'est nécessaire.

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.

1.7.5.1. Impacts et mesures sur le milieu physique.

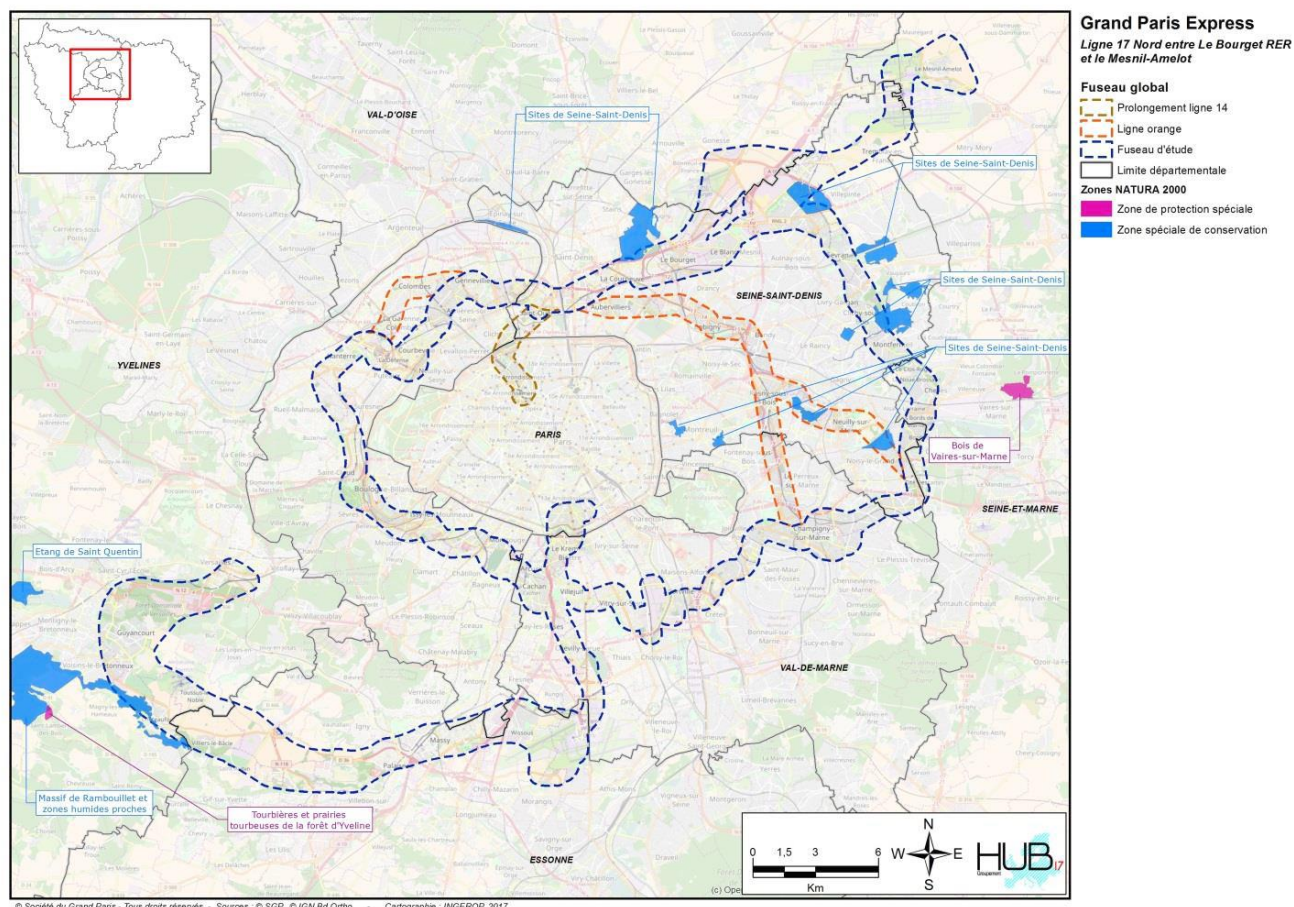
Zones Natura 2000

Deux sites Natura 2000 sont directement concernés par le fuseau d'étude du programme du Grand Paris Express, à savoir la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis » et la ZPS « Massif de Rambouillet et zones humides proches ». Ces sites font donc l'objet d'une évaluation des incidences au titre de Natura 2000.

Les études d'incidences complètes sont annexées au dossier d'étude d'impact des lignes concernées.

Outre ces deux sites en interaction directe avec le programme du Grand Paris Express (périmètre du site traversé par le fuseau d'étude), une attention particulière a été portée aux sites, hors fuseau, potentiellement en interaction hydrogéologique avec les travaux pour la construction des gares, et dans une moindre mesure, pour le tunnel et ce en fonction des techniques utilisées. La ZSC « Bois de Vaires-sur-Marne » a été identifiée comme en interaction potentielle. Ce site qui ne présente après analyse et modélisation hydrogéologique pas d'incidence est cité pour la complétude de la démarche et du dossier.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.



Carte de localisation des sites Natura 2000 aux alentours du programme du Grand Paris Express – source : DRIEE

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

1.7.6. Cadre réglementaire de l'étude d'impact.

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.

Différents avis sollicités :

-  Avis de la délégation départementale 93 de l'Agence Régionale de Santé.

En ce qui concerne la demande d'autorisation de la réalisation du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express présentée par la Société du Grand Paris (SGP), localisé au Nord de la commune d'Aulnay-sous-Bois (93) et à l'Est de la

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

commune de Gonesse (95), l'ARS émet un **avis favorable**.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- ✚ Avis de la brigade des sapeurs-pompiers de Paris et mémoire en réponse de la Société du Grand Paris sur le projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des observations/demandes de la BSPP sur le dossier de demande d'autorisation environnementale du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express (version décembre 2017)

N°BSPP	Thématique concernée par la demande	Observation / Demande	Réponses de la Société du Grand Paris
Etude			
1	Protection incendie	Aménager, conformément aux dispositions de l'article R.4216-25 du décret 2008-244 relatif à la protection contre l'incendie des bâtiments régis par le code du travail, une voie engins pour desservir les bâtiments, en s'inspirant, pour les caractéristiques techniques, des dispositions de l'article CO 2 (3) 1) de l'arrêté du 25 juin 1980 modifié, relatif à la protection contre l'incendie dans les établissements recevant du public. La largeur de cette voie sera portée à 7 mètres afin de permettre le croisement des engins de secours.	Les dispositions des articles R.4216-1 à R.4216-34 relevant du Décret 2008-244 du 07 mars 2008 relatif aux règles de sécurité lors de la construction ou de l'aménagement de lieux de travail seront bien respectées. Le "SMR" et le "SMI" constituent pour l'exploitation et la sécurité incendie deux établissements distincts comme rappelé dans le PC n°A1.3 et lors de la réunion du 26/02/2018 avec la BSPP et le DDIS 95. En particulier, les voies-échelles et voies-engins ont donc été conçues pour chacun de ces établissements en fonction de leur hauteur selon le schéma ci-contre et Plan PC_A1-4.2.
2	Protection incendie	Aménager, conformément aux dispositions de l'article R.4216-25 du décret 2008-244 relatif à la protection contre l'incendie des bâtiments régis par le code du travail, une voie pour la mise en station des échelles aériennes, parallèle aux façades des bâtiments, à une distance comprise entre 1 et 6 mètres de ces façades et s'inspirant, pour les caractéristiques techniques, des dispositions de l'article CO 2 (3) 2) de l'arrêté du 25 juin 1980 modifié, relatif à la protection contre l'incendie dans les établissements recevant du public.	Les dispositions des articles R.4216-1 à R.4216-34 relevant du Décret 2008-244 du 07 mars 2008 relatif aux règles de sécurité lors de la construction ou de l'aménagement de lieux de travail seront respectées comme indiqué dans la notice PC n°A1.3 au chap 2.3.1, plan PC_A1-4.2 et rappelé dans le schéma ci-contre localisant les voies-échelles et les voies-engins.
3	Aire de retournement	Aménager dans la voie en impasse exempte de tout stationnement, une aire de retournement destinée aux services publics de lutte contre l'incendie, leur permettant de faire demi-tour aisément en permanence. Celle-ci, en forme de « T » qui s'inscrit dans l'axe d'un cercle de 20 mètres de diamètre minimum, répondra à l'ensemble des caractéristiques suivantes : - largeur utile de la chaussée : 3 mètres minimum ; - pente latérale à 15% ; - rayon intérieur : 9 mètres minimum ; - force portante calculée pour un véhicule : 160 kilo Newtons. Une signalisation appropriée devra préciser les mentions suivantes : « Aire de retournement sapeurs-pompiers - Stationnement interdit ».	Se reporter au schéma ci-contre, à la notice PC n°A1.3 et au plan PC_A1-4.2 qui précisent l'emplacement de l'aire de retournement qui respectera les caractéristiques prescrites. Il est toutefois à noter que cette voie n'est pas en impasse puisqu'elle mène à la deuxième issue de l'établissement SMR. L'aire de retournement est destinée à faciliter les manœuvres des engins de secours au voisinage du bâtiment sans sortir du site.
4	Accessibilité	Assurer en permanence deux accès au site au moins, positionnés de telle sorte qu'ils soient toujours accessibles pour permettre l'intervention des engins de secours.	Se reporter au schéma ci-contre, à la notice PC n°A1.3 et au plan PC_A1-4.2 : le projet prévoit bien deux accès par site.
5	Stationnement	S'assurer en permanence que les véhicules, dont la présence est liée à l'exploitation ainsi que ceux du personnel, stationnent sans occasionner de gêne pour l'accessibilité des engins de secours.	Les véhicules, dont la présence est liée à l'exploitation ainsi que ceux du personnel, stationneront sans occasionner de gêne pour l'accessibilité des engins de secours.
6	Robineets incendie	Installer et armer des robinets d'incendie conformément aux normes en vigueur.	Les RIA seront installés conformément à la norme en vigueur NF F 62.201 dans les locaux contenant des produits combustibles ou inflammables conformément au PC n°A1.3 et au chap 2.3.4, p18, du volet C Etude de dangers du DAC.
7	Asperion par brouillard d'eau	Installer, comme prévu par le pétitionnaire, un système d'asperion par brouillard d'eau, conforme à la norme XPCIN/TS14972, dans les locaux techniques associés au PCC. Le choix du maître d'ouvrage, dans l'utilisation de ce moyen de secours doit rester compatible avec la stratégie de sécurité telle qu'elle ressort des exigences réglementaires.	Une installation d'asperion par brouillard d'eau sera réalisée dans les locaux techniques associés au PCC et sera conforme à la norme XPCIN/TS14972 comme précisé au chap 2.3.4, p18, du volet C Etude de dangers du DAC.
8	Raccords d'alimentation	Installer les colonnes échelles de 65 mm, munies de deux prises de 40 mm, conformément à la norme française NF S 61-759. Les raccords d'alimentation, doivent se trouver à l'extérieur des bâtiments, à une distance maximale de 3 mètres de l'entrée des bâtiments où se situent les colonnes et à moins de 60 mètres d'une bouche ou d'un poteau d'incendie. Les niveaux d'accès des raccords d'alimentation doivent être les mêmes que ceux des niveaux d'accès des véhicules des services de lutte contre l'incendie.	Une installation de colonnes échelles de 65 mm, munies de deux prises de 40 mm, conformément à la norme française NF S 61-75 sera réalisée conformément aux prescriptions de la BSPP.
9	Extincteurs portatifs	Répartir près des accès et dans les dégagements des extincteurs portatifs appropriés aux risques à combattre, à raison d'un appareil de 9 litres de produit extincteur ou équivalent par 250 m ² pour les surfaces d'activité et un appareil de 6 litres pour 200 m ² pour les autres locaux. En outre, la distance maximale pour atteindre l'extincteur le plus proche ne devra pas dépasser 15 mètres.	Des extincteurs portatifs appropriés aux risques à combattre seront mis en œuvre selon les prescriptions de la BSPP.
10	Equipements de déenfumage	Réaliser l'ouverture des équipements de déenfumage des halls SMR/SMI au moyen de deux dispositifs distincts conformément aux dispositions de l'article 2.4.4 de l'arrêté du 27 juillet 2015 : - l'un automatique, asservi à une installation de détection automatique d'incendie ; - l'autre, à commande manuelle, à disposer à proximité des accès.	Les ouvertures des équipements de déenfumage des halls SMR/SMI seront mis en œuvre selon les prescriptions de la BSPP.
11	Sécurité incendie	Réaliser et installer le système de sécurité incendie (S.S.I.) de catégorie A conformément aux normes en vigueur. L'envoi du dossier d'identité est inutile. En outre, la mission de coordination S.S.I. ne peut être réalisée par un organisme agréé de contrôle technique.	Deux systèmes de sécurité incendie (S.S.I.) de catégorie A (1 SMI et 1 SMR) conformément aux normes en vigueur seront mis en œuvre conformément au PC A1.3 et au chap 6.1.2, p63 du volet C Etude de danger du DAC. La mission de coordination est attribuée au maître d'œuvre.
12	Détecteurs incendie	Installer des détecteurs incendie appropriés aux risques et adaptés à la configuration des lieux (grande hauteur) conformément aux dispositions de la norme NF S 61-931.	Des détecteurs incendie appropriés aux risques et adaptés à la configuration des lieux conformément aux dispositions de la norme NF S 61-931 seront installés.
13	Paroi transparente	Réaliser la paroi transparente située dans la circulation horizontale réservée au tourisme industriel par une bale coupe-feu de degré deux heures.	Une paroi vitrée de degré coupe-feu 2 heures entre la circulation du bâtiment PCC et le hall de maintenance sera réalisée.
14	Plaque indicatrice	Installer, d'une façon inaltérable, une plaque indicatrice de manœuvre près des dispositifs de commande et de coupure ayant une fonction de sécurité.	Une plaque indicatrice de manœuvre près des dispositifs de commande et de coupure ayant une fonction de sécurité sera installée.
15	Plans	Afficher près des accès de l'établissement les plans des locaux et des installations (Ordonnance du Préfet de Police en date du 16 février 1970).	Des plans des locaux et des installations seront affichés près des accès de l'établissement selon l'ordonnance du Préfet de Police en date du 16 février 1970.
Circuit de visite			
16	Groupe de visite	Effectuer les visites par groupe de 20 personnes maximum. Le groupe sera encadré par 2 représentants de l'établissement.	Les visites seront effectuées par groupe de 20 personnes maximum. Le groupe sera encadré par 2 représentants de l'établissement conformément aux prescriptions de la BSPP.
17	Groupe de visite	Limiter à 2 groupes de 20 personnes, le nombre maximum de visiteurs présents simultanément sur le circuit.	Le nombre maximum de visiteurs présents simultanément sur le circuit, sera limité à 2 groupes de 20 personnes.
18	Isolation du circuit de visite	Isoler le circuit de visite par des parois coupe-feu en fonction de la nature des activités adjacentes et de leur classement ICFE. Les éléments verriers éventuels seront pare-flammes au minimum de degré une demi-heure.	Ces demandes d'isolation entre circuit public et bureaux sont respectées par le projet puisque la distribution du bâtiment PCC est faite sur le principe du cloisonnement traditionnel. Les degrés de réticence au feu des parois d'isolation seront conformes aux dispositions décrites au § 2.9.2 de la notice de sécurité PC A1.3 du 04/12/2017. Les parties vitrées inscrites dans ces parois seront PF1/2H au moins.
Parc de stationnement			
19	Points de charges	Réaliser les points de charge isolés en appliquant au minimum les mesures suivantes : - être clairement identifiés comme emplacements de charge électrique ; - chaque emplacement accueillant un point de charge doit être séparé par au moins six emplacements non dédiés à la charge électrique ou par une distance minimale de 15 mètres ; - un extincteur à eau de 6 kg doit être disposé à proximité de chaque emplacement accueillant un point de charge ; - une coupure d'urgence générale de l'alimentation électrique des points de charge est obligatoire. Elle est soit centralisée au poste d'exploitation du parc, soit implantée à proximité des commandes de déenfumage du parc (article PS 18 § 4.4). Les organes de coupure sont identifiés et facilement accessibles.	L'implantation des points de charge des véhicules électriques est en cours d'étude. Il sera prévu à la fois des stations de charge et des points de charge isolés. Dans les deux cas, l'installation respectera les dispositions du « Guide de préconisations relatif aux dispositions prévues pour la sécurité incendie dans les parcs de stationnement ouverts au public » Version 1.0 du 1er juin 2016. Dans le cas où la version 1.0 du 1er juin 2016 ne couvrirait pas toutes les demandes de la BSPP, les demandes énoncées ci-contre seront respectées.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Défense extérieure contre l'incendie			
20	Bouches ou poteaux d'incendie	Implanter, selon les dispositions de la norme NF S 62-200, 10 bouches ou poteaux d'incendie DN 100 de débit unitaire 60 m ³ /h et 9 poteaux d'incendie DN 150 de débit unitaire 120 m ³ /h équipés de 2x100 en orifons de sortie, conformes aux normes NF EN 14384 ou NF EN 14339. Dans le cas présent, les emplacements des PEI seront conformes aux plans graphiques (volet C de l'étude de danger) du mois de décembre 2017.	10 bouches ou poteaux d'incendie DN 100 de débit unitaire 60 m ³ /h et 9 poteaux d'incendie DN 150 de débit unitaire 120 m ³ /h selon les dispositions NF S 62-200 conformes aux normes NF EN 14384 ou NF EN 14339 seront mis en œuvre conformément au plan PC A1.A.2.
21	Dimensionnement du réseau d'adduction d'eau	S'assurer du dimensionnement du réseau d'adduction d'eau de manière à obtenir, indépendamment des besoins spécifiques des bâtiments implantés, un débit simultané de 720 m ³ /h reparté sur les PEI du site.	La demande auprès du concessionnaire pour le dimensionnement du réseau d'adduction d'eau indépendamment des besoins spécifiques des bâtiments implantés, intégrera un débit simultané de 720 m ³ /h. Conformément aux échanges avec la BSGP et le DDIS 95 lors de la réunion du 26/02/2018, le besoin en eau de 720 m ³ /h pendant deux heures exprimé par la BSGP provient du volume du hall logistique du SMI, dimensionnant compte tenu de sa surface. Ce débit est bien celui de l'établissement SMI, mais non du SMI dont la surface la plus importante est inférieure à celui du hall du SMI. Les débits respectifs de chaque établissement ont été fixés en partenariat avec la BSGP lors d'un rendez-vous de travail avec le Capitalie BONNEUR.
22	Numéro pour chaque PEI	Demander un numéro pour chaque PEI créé au bureau prévention de la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris - groupe DEC (mail : bureauprevention.dec@pompiersparis.fr). Cette demande devra être réalisée au commencement des travaux d'implantation.	Un numéro pour chaque PEI créé sera demandé au bureau prévention de la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris. Cette demande sera réalisée au commencement des travaux d'implantation.
23	Signalisation	Signaler ou identifier les PEI. La signalisation devra être positionnée pour la visite de réception.	Les PEI seront signalés ou identifiés.
24	Visite de réception	Réaliser la visite de réception et établir un procès-verbal des PEI.	Une visite de réception des PEI sera réalisée et un procès-verbal établi.
25	Attestations	Transmettre au bureau prévention de la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris - groupe DEC (mail : bureauprevention.dec@pompiersparis.fr) les attestations de conformité, les procès-verbaux des PEI et les attestations du débit simultané, afin que la reconnaissance opérationnelle initiale puisse être effectuée.	Les attestations de conformité, les procès-verbaux des PEI et les attestations du débit simultané seront transmises au bureau prévention de la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La SGP (Société du Grand Paris) propose des solutions et des adaptations à chacune des demandes ou observations formulées par la brigade des Sapeurs-Pompiers.

 Avis de l'Autorité Environnementale.

L'Autorité Environnementale a émis un avis le 10 janvier 2018 sur l'étude d'impact relative au projet de Ligne 17 Nord, auquel la société du Grand Paris a répondu dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale pour la création de la Ligne 17 Nord.

L'avis n°2018-05 rendu par l'Autorité environnementale sur la création du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express concerne les procédures 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.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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

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

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

Conformément aux articles L.122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

En complément des enjeux environnementaux de la ligne 17 dans son ensemble, pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux concernant le centre d'exploitation sont les suivants :

- la qualité des sols et des eaux souterraines, liée à la fois à la réhabilitation en cours du site PSA et aux activités nouvelles du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 ;
- les consommations et la production énergétique.

Préalablement à l'entrée en jouissance des terrains par la SGP, la société PSA a engagé des travaux de remise en état du site (dépollution des sols, des eaux souterraines, démolition etc.) qui en ont profondément modifié l'état initial. La description des responsabilités respectives de la SGP, de PSA et de l'établissement public foncier d'Île-de-France, désormais gestionnaire des parcelles du site PSA non encore affectées, notamment en matière d'objectifs et de mesures environnementaux fait défaut dans le dossier.

Le cadre de la dépollution des sols et des eaux souterraines à la charge de PSA n'étant pas établi dans le dossier, l'Ae recommande de préciser, pour l'ensemble des sols et nappes pollués, les objectifs à atteindre pour maîtriser l'exposition des travailleurs et des occupants des futures installations et, le cas échéant, les précautions nécessaires pendant la phase travaux.

Selon le dossier, une station de Cynoglosse officinale, espèce « quasi menacée » figurant sur la liste rouge de la flore d'Île-de-France a disparu suite aux travaux préparatoires. L'Ae recommande que soit prescrite à la société qui en est responsable une mesure de compensation appropriée à sa destruction.

L'Ae recommande enfin de prévoir des mesures de réduction des consommations énergétiques et des mesures permettant d'améliorer le bilan énergétique de l'opération grâce, notamment, à la production d'énergies renouvelables adaptées au site.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La SGP (Société du Grand Paris) propose des solutions et des adaptations à chacune des recommandations formulées par l'Autorité Environnementale.

1.7.7. Synthèse des impacts du projet, des mesures, des modalités de suivi des mesures et leurs coûts associés.

Le tableau ci-après énumère les principaux impacts et mesures du projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express en phase chantier et en phase exploitation. Il expose également les modalités de suivi des mesures et de leur effet, ainsi que les coûts liés aux mesures mises en œuvre.

La colonne « Type de l'impact » qui est présentée est la synthèse des impacts du projet à l'échelle du projet dans sa globalité.

Lorsque plusieurs niveaux d'impacts pour une même thématique, ces derniers ont été différenciés selon les secteurs concernés.

Hiérarchisation des niveaux d'impacts	Impact nul - négligeable	Impact faible	Impact modéré	Impact fort	Impact positif
--	-------------------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------	---------------------------

Rappel des niveaux d'impacts et leur code couleur associé

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Milieu physique.

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Climatologie	Ensemble de la Ligne	Evolution des précipitations et des températures	Sans objet	Nul	Sans objet	Sans objet	Sans objet
		Evolution de la circulation des vents	Sans objet	Phase chantier Nul Phase exploitation Faible	Sans objet	Sans objet	
Topographie	Sections souterraines (tunnel)	Absence d'incidence sur le relief	Phases études et chantier Adaptation du profil en long du tunnel Phase exploitation Sans objet	Négligeable à nul	Sans objet	Sans objet	Intégrés au coût des études et travaux
	Emprises chantier : en particulier celles des puits d'entrée de tunnelier, celles des gares et dans une moindre mesure des OA	Modifications locales du relief liées au terrassement, non significatives à l'échelle du territoire	Phases études et chantier Sans objet Phase exploitation Sans objet	Négligeable à nul	Sans objet	Sans objet	
	Emprises chantier (bases chantier et aires de stockage des déblais)	Modifications indirects temporaires de relief liées au stockage des déblais sur les bases chantier	Phases études et chantier - Organisation de la gestion des déblais (zones potentielles d'entreposage, moyens de transport, élimination/valorisation) - Aménagements qualitatifs des bases chantier et des aires de stockage Phase exploitation Sans objet	Faible : localisé	Phase chantier Sans objet Phase exploitation Sans objet	Phase chantier Suivi des actions de gestions des matériaux excavés en conformité du Schéma de Gestion et de Valorisation des Déblais et avec les préconisations faites lors des études Phase exploitation Sans objet	
	Section en remblai à Villepinte le long de l'A104 Zone de transition à l'entrée du Vieux Pays de Tremblay-en France Le Mesnil-Amelot	Modifications locales du relief liées aux zones de transition souterrain/aérien	Phase chantier Modelage du terrain naturel et aménagements paysagers Phase exploitation Sans objet	Faible : localisé	Phase chantier Sans objet Phase exploitation Sans objet	Phase chantier Sans objet Phase exploitation Sans objet	
Pédologie	Triangle de Gonesse	Réduction du potentiel écologique	Phase chantier - Limitation de l'emprise des chantiers au strict nécessaire Phase exploitation Sans objet	Faible : mutation des sols prévue dans le cadre des projets d'aménagement	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Tremblay-en-France (ZAC Aerolians/Paris)		Phase chantier - Limitation de l'emprise des chantiers au strict nécessaire - Stockage des sols superficiels en vue de leur réutilisation en fin de chantier - Réutilisation pour une revégétalisation. Phase exploitation Sans objet	Fort : les sols décapés, même si redéposés une fois les chantiers terminés, ne peuvent retrouver leur qualité initiale	Pour les mesures de compensation agricoles, se référer au paragraphe 1.5.3 « Agriculture »	Sans objet	Intégrés au coût des travaux
	Le Mesnil-Amelot (unité pédologique 87)						

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Géologie - Anciennes carrières	Démarrage de la ligne 17 Nord (secteur gare Le Bourget RER) Un effondrement recensé.	Risque de mouvement de terrain/affaissement/effondrement	<p>Phases études et chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> -Recensement bibliographique de ces carrières ; -Identification de ces secteurs lors des études géotechniques G11 et G2 ; -Investigations des anciennes carrières avant le chantier ; -Utilisation d'un tunnelier sous pression avec chambre de confinement ; - Utilisation des résultats des études d'interférométrie radar ; - Etude de vulnérabilité du bâti ; - Injection et/ou comblement des anciennes carrières identifiées ; - Mise en œuvre d'un système de reconnaissance géophysique à l'avancement. <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet.</p>	Nul.	Sans objet.	<ul style="list-style-type: none"> - Auscultation de surface des zones sensibles en amont et pendant les travaux ; - Arrêt des travaux et mise en œuvre d'une bande de sécurisation. 	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrés au coût des études et travaux ; - Fonction des marchés publics contractés ; - Coût fonction de l'importance de l'arrêt du chantier (arrêt du tunnelier égal à 50 000 € / jour).
	Secteur de la gare Le Bourget aéroport						
	Présence d'une zone de surépaisseur de remblais à 600 m au sud-ouest.						
	Secteur entre les gares Le Bourget aéroport et Triangle de Gonesse						
	Présence d'anciennes zones sous-minées.						
Secteur amont à la gare Triangle de Gonesse	Risque de mouvement de terrain/affaissement/effondrement	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etude de vulnérabilité du bâti au préalable des travaux ; - Utilisation d'un tunnelier sous pression avec chambre de confinement ; - Gares et ouvrages annexes réalisés à l'abri d'une paroi moulée ; - Lors des travaux de terrassement liés à la construction de la section aérienne de la ligne à proximité du centre d'exploitation, et lors de la construction de ce site, des précautions particulières pourront être mises en place en cas d'intempéries météorologiques. <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet.</p>	Nul.	Sans objet.	<ul style="list-style-type: none"> - En amont et pendant la phase travaux, un examen de surface des zones sensibles. 	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrés au coût des travaux ; -Fonction des marchés publics contractés. 	
Présence de zones de surépaisseurs de remblais et d'anciennes zones sous-minées.							
Secteur ouest de la gare Parc des Expositions							
Présence de zones de surépaisseurs de remblais.							
Secteur sud de la gare Le Mesnil-Amelot							
Présence de zones de surépaisseurs de remblais	Risque de mouvement de terrain/affaissement/effondrement	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etude de vulnérabilité du bâti au préalable des travaux ; - Utilisation d'un tunnelier sous pression avec chambre de confinement ; - Gares et ouvrages annexes réalisés à l'abri d'une paroi moulée ; - Lors des travaux de terrassement liés à la construction de la section aérienne de la ligne à proximité du centre d'exploitation, et lors de la construction de ce site, des précautions particulières pourront être mises en place en cas d'intempéries météorologiques. <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet.</p>	Nul.	Sans objet.	<ul style="list-style-type: none"> - En amont et pendant la phase travaux, un examen de surface des zones sensibles. 	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrés au coût des travaux ; -Fonction des marchés publics contractés. 	
Sud de la gare Le Bourget Aéroport							
De l'OA 3505P au sud-ouest de la gare Triangle de Gonesse							
Géologie - Retrait-gonflement des argiles en surface et en profondeur	Sud de l'OA 3704P	Risque de mouvement de terrain/affaissement/effondrement	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etude de vulnérabilité du bâti au préalable des travaux ; - Utilisation d'un tunnelier sous pression avec chambre de confinement ; - Gares et ouvrages annexes réalisés à l'abri d'une paroi moulée ; - Lors des travaux de terrassement liés à la construction de la section aérienne de la ligne à proximité du centre d'exploitation, et lors de la construction de ce site, des précautions particulières pourront être mises en place en cas d'intempéries météorologiques. <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet.</p>	Nul.	Sans objet.	<ul style="list-style-type: none"> - En amont et pendant la phase travaux, un examen de surface des zones sensibles. 	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrés au coût des travaux ; -Fonction des marchés publics contractés.
	De l'OA 3505P au sud-ouest de la gare Triangle de Gonesse						

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Qualité des sols	Centre d'exploitation	Risque de dispersion de la pollution	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation avant travaux de diagnostics de pollution ; - Passage au tunnelier (grande profondeur sous la présence des pollutions anthropiques) ; - Evacuation des terres polluées vers les installations spécialisées ; - Arrosage des pistes de circulation du chantier ; - Nettoyage des roues des véhicules et engins de chantier ; - Utilisation de bâches sur les camions de transport ; - Réalisation des gares avec dans certains cas la mise en place de parois moulées ; - Mise en place d'Equipement de Protection Individuel (EPI) pour la sécurité des travailleurs ; - Stockage de matériaux fins et pulvérulents à l'abri du vent ou bâchés. <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet.</p>	Faible	Sans objet.	Suivi des chantiers sensibles vis-à-vis de la pollution du milieu souterrain par un maître d'œuvre spécialisé.	Intégrés aux coûts du chantier et des études.
	Ensemble des emprises chantier		<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation avant travaux de diagnostics de pollution ; - Plan de gestion avec analyse résiduel des risques sanitaires si nécessaire ; - Evacuation des terres polluées vers les installations adaptées ; - Nettoyage des roues des véhicules et engins de chantier ; - Utilisation de bâches sur les camions de transport ; - Réalisation des gares avec mise en place de parois moulées ; - Mise en place d'un revêtement de surface ; - Stockage de matériaux fins et pulvérulents à l'abri du vent ou bâchés ; - Mise en place d'Equipement de Protection Individuel (EPI) pour la sécurité des travailleurs ; - Traitement par méthode biologique <p>Phase exploitation</p> <p>Respect des mesures éventuelles définies dans le cadre des études de pollution.</p>	<p>Phase chantier</p> <p>Faible.</p> <p>Risque d'exposition négligeable pour les travailleurs et usagers.</p>			

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Gestion des déchets	Ensemble des emprises chantier	Production de déchets de chantier	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction des déchets à la source ; - Tri systématique des déchets non dangereux ; - Collecte des déchets dangereux ; - Matérialisation des points de collecte des différents types de déchets sur le plan des installations de chantier ; - Mise en place d'un affichage clair et adapté des points de collecte ; - Formation du personnel ; - Traçabilité des déchets ; - La rédaction d'un Schéma d'Organisation de la Gestion et de l'Élimination des Déchets ; - En cas de présence d'amiante : les entreprises doivent établir un Plan de Retrait ou de Confinement de matériaux contenant de l'amiante. - Réalisation d'un diagnostic démolition pour les édifices du Bourget Aéroport et de Charles de Gaulle. <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Nul.	Sans objet.	<p>Phase chantier</p> <p>La traçabilité des déchets est assurée conformément à la législation en vigueur et aux prescriptions du marché (registre des déchets, bordereaux de suivi).</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet.</p>	Intégrés au coût des travaux
	Ensemble des gares de la Ligne 17 Nord	Production de déchets	<p>Phase chantier</p> <p>Sans objet</p> <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Présence de réceptacles à déchets au sein des gares - Compacteur à cartons aux gares Le Bourget Aéroport, Triangle de Gonesse, Parc des Expositions et Le Mesnil-Amélot. 	Nul à faible.		<p>Phase chantier</p> <p>Sans objet</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet.</p>	

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Gestion des matériaux excavés	Ensemble des gares et ouvrages annexes Ensemble des puits d'entrée de tunnelier Tranchées ouvertes et couvertes	Perturbation du fonctionnement urbain (conditions de circulation, cadre de vie des riverains)	<p>Phases études et chantier</p> <p>Réalisation, sur une partie du tracé, d'un métro aérien</p> <p>Optimisation du dimensionnement des ouvrages au cours des phases de définition du projet</p> <p>Optimisation du choix des puits d'entrée de tunnelier (sites d'évacuation des déblais issus des tunneliers)</p> <p>Définition des itinéraires routiers avec les collectivités concernées</p> <p>Favoriser un transport routier plus productif</p> <p>Nettoyage des roues des camions en sortie de chantier</p> <p>Utilisation de bâches sur les camions</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Faible.	<p>Phase chantier</p> <p>Nettoyage des voies publiques en sortie de chantier si nécessaire</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	<p>Phase chantier</p> <p>Suivi de la traçabilité des évacuations par la vérification des bordereaux de suivi de déchets</p> <p>Utilisation de l'outil de traçabilité par les entreprises et exutoires.</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Intégrés dans le coût des études et du chantier
		Risque de pollution du sol et des eaux	<p>Phase chantier</p> <p>Nettoyage des roues des camions en sortie de chantier</p> <p>Utilisation de bâches sur les camions</p> <p>Aires provisoires de stockage de déblais étanchées</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Faible.	Sans objet	<p>Phase chantier</p> <p>Suivi des pollutions accidentelles</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	
	Ensemble des gares et OA Ensemble des puits d'entrée de tunnelier Tranchées ouvertes et couvertes	Gestion des déblais (exutoires de déchets)	<p>Phases études et chantier</p> <p>Réalisation, sur une partie du tracé, d'un métro aérien</p> <p>Optimisation du dimensionnement des ouvrages au cours des phases de définition du projet</p> <p>Planification de la gestion des déblais issus des travaux en prenant en compte l'ensemble du processus de gestion, de la production à la destination finale de ces terres en passant par la logistique de transport</p> <p>Limiter le stockage définitif, en recherchant toutes les voies de valorisation et en traitant spécifiquement et le plus tôt possible les terres polluées</p> <p>Identifier les projets nécessitant des remblais en Ile de France et des filières de valorisation existantes ou à développer.</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Sans objet.	Sans objet	<p>Phases études et chantier</p> <p>Vérification des filières d'élimination prévues par le maître d'œuvre ou le maître d'ouvrage</p> <p>Suivi de la traçabilité des évacuations par la vérification des bordereaux de suivi de déchets.</p> <p>Utilisation de l'outil de traçabilité par les entreprises et exutoires.</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Eaux superficielles	Tunnel sud entre l'OA 3500P et l'OA 3501P au croisement avec la Morée canalisée et enterrée	Perturbation du réseau hydrographique	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Approfondissement du profil en long du tunnel au croisement avec la Morée - Utilisation d'un tunnelier à pression de confinement pour l'exécution des travaux tout en assurant la stabilité du front de taille lors du creusement - Mise en œuvre de dispositions particulières au droit des points particuliers <p><i>Eventuellement :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Renforcement de structure avant et/ou après le passage du tunnelier - Traitement du terrain avant le passage du tunnelier <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Nul	Sans objet	Phase chantier et Phase exploitation Sans objet	Intégrés au coût des travaux
	Centre d'exploitation	Inondation par les eaux de ruissellement	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix d'un mode de rejet des eaux pluviales adapté au contexte avec rejet dans les réseaux d'assainissement du CD93 - Echanges avec les gestionnaires des réseaux à proximité pour définir les modalités de rejet dans les réseaux existants concernés - Mise en place d'ouvrages temporaires de collecte, de rétention et de traitement des eaux pluviales au niveau des emprises chantier - Entretien des engins sur des aires étanchéifiées, abritées et aménagées avec système de stockage des produits polluants <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'ouvrages définitifs de collecte, de rétention et de traitement des eaux pluviales 	Pas d'impact	Sans objet	Phase chantier et Phase exploitation Contrôle et entretien des ouvrages d'assainissement afin de maintenir en permanence la capacité, intégrité et les fonctionnalités du système d'évacuation des eaux de ruissellement	Intégrés aux coûts de travaux du centre d'exploitation
	Emprises chantiers en milieu rural Triangle de Gonesse : gare TDS, tranchée ouverte de Gonesse, ouvrage en terre compris entre la tranchée ouverte de Gonesse et le viaduc de franchissement de l'autoroute A1/A3 Mesnil-Amelot : gare Le Mesnil-Amelot et les tranchées ouvertes Avant-gare et Arrière-gare	Perturbation des écoulements superficiels – Interception de bassins versants amont	<p>Phase chantier</p> <p>Mise en place de fossés longitudinaux interceptant les ruissellements extérieurs au projet. Ces fossés assureront la transparence hydraulique de la Ligne 17 Nord</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Maintien, et adaptation éventuelle, des ouvrages de gestion des ruissellements mis en place dès la phase chantier</p>	Nul	Sans objet	Phase chantier et Phase exploitation Surveillance et entretien régulier des ouvrages assurant la transparence hydraulique	Intégrés au coût des travaux et au coût d'exploitation de la Ligne 17 Nord

	<p>Les gares enterrées : Le Bourget Aéroport, Triangle de Gonesse et Aéroport – Charles de Gaulle T2</p> <p>Les ouvrages annexes : OA 3407P, OA 3500P, OA 3501P, OA 3502P, OA 3503P, OA 3504P, OA 3505P, OA 3701P, OA 3702P, OA 3703P, OA 3704P, OA 39CG4/3801P, OA 3901P, OA 3902P, OA 3903P</p> <p>Les tunnels Nord et Sud</p>	Rejet des eaux d'exhaure vers les cours d'eau et réseaux d'assainissement – Aspects quantitatif et qualitatif	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre de dispositions constructives visant à limiter à la source les débits d'exhaure en phase chantier - Privilégier la réinjection en nappe autant que possible pour diminuer la part des eaux d'exhaure rejetées aux cours d'eau et réseaux pluviaux - Consultation des gestionnaires des réseaux humides pour obtention des modalités de rejet puis de l'autorisation de se rejeter dans les réseaux existants concernés (aspect quantitatif et qualitatif). - Mise en œuvre d'ouvrages de traitement qualitatif des eaux d'exhaure défini en fonction de la qualité des eaux pompées et de l'exutoire retenu : objectifs de qualité de la nappe dans le cas d'une réinjection en nappe ou prescriptions des gestionnaires dans le cas des rejets en réseau <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Nul	Sans objet	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrôle et entretien des ouvrages de rejet et des ouvrages de traitement qualitatif - Mise en œuvre d'un suivi quantitatif et qualitatif des rejets d'eau d'exhaure en direction de la Morée et des réseaux pluviaux - Information régulière des gestionnaires des réseaux <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Intégrés au coût des travaux et au coût d'exploitation de la Ligne 17 Nord
Eaux superficielles	Emprises chantiers L'ensemble des gares Les ouvrages annexes Les sections aériennes de la Ligne 17 Nord Le Centre d'exploitation	Imperméabilisation des sols et gestion des eaux pluviales – Aspects quantitatif et qualitatif	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix d'un mode de rejet des eaux pluviales adapté au contexte et par ordre préférentiel : infiltration dans le sol ; rejet direct dans un cours d'eau ; rejet dans un réseau d'assainissement existant pluvial ou unitaire - Consultation des gestionnaires des réseaux humides pour obtention des modalités de rejet puis de l'autorisation de se rejeter dans les réseaux existants concernés - Mise en place d'ouvrages temporaires de collecte, de rétention et de traitement des eaux pluviales au niveau des emprises chantier - Mise en place d'ouvrages définitifs de collecte, de rétention et de traitement des eaux pluviales - Mise en place d'un Plan de Secours en cas de pollutions accidentelles ou d'incidents - Entretien des engins sur des aires aménagées et système de stockage des produits polluants <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintien et suivi des mesures mises en œuvre dès la phase chantier 	Nul	Sans objet	Phase chantier et Phase exploitation Contrôle et entretien des ouvrages d'assainissement afin de maintenir en permanence la capacité, intégrité, fonctionnalité de l'assainissement	Intégrés au coût des travaux et au coût d'exploitation de la Ligne 17 Nord

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

	<p>Les gares enterrées : Le Bourget Aéroport, Triangle de Gonesse et Aéroport - Charles de Gaulle T2</p> <p>Les ouvrages annexes</p>	<p>Rejet des eaux résiduelles vers les réseaux d'eaux usées ou unitaires</p>	<p>Phase chantier Sans objet</p> <p>Phase exploitation - Limitation des débits à la source : Les ouvrages et le tunnel sont conçus pour être étanches à l'eau souterraine autant que possible.</p> <p>- Mise en œuvre éventuelle de dispositifs de traitement adaptés à la qualité des eaux à rejeter et aux prescriptions des gestionnaires des réseaux.</p>	Faible	Sans objet	<p>Phase chantier Sans objet</p> <p>Phase exploitation - Entretien régulier des fosses d'épouséement, des systèmes de pompage, et des éventuels ouvrages de traitement - Éventuellement un suivi quantitatif et qualitatif des débits rejetés en fonction des demandes des gestionnaires des réseaux</p>	Intégrés au coût d'exploitation de la Ligne 17 Nord
	Centre d'exploitation	<p>Surcharges hydraulique et polluante sur les infrastructures existantes à l'aval => rejets directs => risque de pollution du milieu récepteur par les eaux usées</p>	<p>Phase chantier - Choix d'un mode de rejet des eaux pluviales adapté au contexte avec rejet dans les réseaux d'eaux usées du CD93</p> <p>- Echanges avec les gestionnaires des réseaux à proximité pour définir les modalités de rejet dans les réseaux existants concernés</p> <p>Phase exploitation - Maintien et suivi des mesures mises en œuvre dès la phase chantier</p> <p>- Mise en place d'ouvrages définitifs de collecte des eaux usées</p>	Pas d'impact	Sans objet	<p>Phase chantier et Phase exploitation Contrôle et entretien des ouvrages d'assainissement afin de maintenir en permanence la capacité, intégrité, fonctionnalité de l'assainissement</p>	Intégrés aux coûts de travaux du centre d'exploitation

	Centre d'exploitation	<p>Risque de pollution du milieu récepteur par les eaux usées industrielles</p>	<p>Phase chantier - Sans objet</p> <p>Phase exploitation - Mise en place d'ouvrages définitifs de collecte, traitement et évacuation des EUI, - Recyclage de 80 % des EUI</p> <p>- Mise en place des mesures de suivi qualitatif et quantitatif des EUI au droit du point de rejet en limite du site</p>	Pas d'impact	Sans objet	<p>Phase chantier - sans objet</p> <p>Phase exploitation Contrôle et entretien des ouvrages d'assainissement des EUI afin de maintenir en permanence la capacité, intégrité et les fonctionnalités du système d'évacuation des EUI</p>	Intégrés aux coûts de travaux du centre d'exploitation
	Centre d'exploitation	<p>Risque de pollution du milieu récepteur par les eaux usées industrielles par les eaux d'extinction d'incendie</p>	<p>Phase chantier - sans objet</p> <p>Phase exploitation - rétention des eaux d'extinction incendie au niveau des canalisations et des bassins de rétention des eaux pluviales qui seront également dimensionnés pour recevoir les eaux d'extinction incendie - pompage des eaux et envoi vers une filière de traitement agréée.</p>	Pas d'impact	Sans objet	<p>Phase chantier - sans objet</p> <p>Phase exploitation - sans objet</p>	Intégrés aux coûts de travaux du centre d'exploitation
	Centre d'exploitation	<p>Risque de pollution du milieu récepteur par déversement accidentel de polluant</p>	<p>Phase chantier Aires de stockage étanches, selon règles de l'art</p> <p>Règles de gestion de chantier</p> <p>Phase exploitation Présence d'une dalle béton au sol</p> <p>Stockage des produits dangereux sur rétention</p> <p>Traitement des eaux avant rejet dans le réseau eaux usées domestiques</p> <p>Traitement spécifique pour les eaux usées industrielles générées par l'activité du site</p>	Pas d'impact	Sans objet	<p>Phase chantier Suivi des pollutions accidentelles</p> <p>Phase exploitation Contrôle et entretien régulier des installations avec suivi des pollutions accidentelles notables ou significatives le cas échéant</p>	Intégrés aux coûts de travaux du centre d'exploitation

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne le milieu physique du projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17, les impacts résiduels des différentes thématiques sont nuls ou faibles et aucune mesure de compensation n'est prévue.

Milieux naturels.

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Habitats	Tous les secteurs	Risque de dégradation voire destruction des habitats naturels et semi-naturels par les emprises du chantier	<p>Phases études et chantier</p> <p>Evitement des principales friches</p> <p>Limitation des emprises chantier</p> <p>Création d'une noue de gestion des eaux et aménagements d'intérêts écologiques du secteur Paris-Nord</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre	<p>Phases études et chantier</p> <p>Sans objet</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Intégré au projet
	OA3502P, OA3503P, OA3505P (à proximité immédiate), Triangle de Gonesse (36TDG), Paris-Nord, Parc des Expositions (37PEX), Tremblay-en-France/OA3701P, OA3704P, Aéroport	Risque de dégradation des habitats naturels et semi-naturels par propagation d'espèces végétales invasives lors de la phase travaux	<p>Phases études et chantier</p> <p>Lutte contre la prolifération des espèces invasives</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre	<p>Phases études et chantier</p> <p>Suivi du respect des filières d'élimination des terres contaminées par les espèces invasives</p> <p>Suivi des stocks de terre</p>	<ul style="list-style-type: none"> Repérage spécifique en amont au démarrage des travaux intégrés à la mission de coordination environnementale
	Charles de Gaulle T2 (38CG2), Le Mesnil-Amelot (40LMA), centre d'exploitation					<p>végétale</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Contrôle pendant 3 ans du développement des espèces invasives</p>	<p>ntale</p> <ul style="list-style-type: none"> Coûts d'évitement de la propagation des espèces invasives variable selon les stations concernées par les travaux lors de leur démarrage
Flore	Triangle de Gonesse, Paris-Nord, Tremblay-en-France, Le Mesnil-Amelot, centre d'exploitation	Risque de destruction de stations d'espèces végétales patrimoniales	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> Collecte des graines de Renouée fluette et Rorippe de bois à l'été 2017, avant démarrage du chantier et semis en fin de chantier sur le site de Paris-Nord Balisage du chantier pour éviter son extension Balisage des stations d'espèces végétales patrimoniales présentes à proximité du chantier <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre	<p>Phase chantier</p> <p>Suivi du chantier par un écologue</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	<ul style="list-style-type: none"> Rubalise entre 15€ le rouleau de 500 m (rubalise simple) et 32€ le rouleau de 250 m (rubalise biodégradable et personnalisable) Collecte de graines et semis en fin de chantier : 4 jours d'écologie à 600 €/j.
Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Faune	OA3503P, OA3505P, Triangle de Gonesse (36TDG), Paris-Nord, Parc des Expositions (37PEX), OA3701P, Emprises déportées 1 et 2, centre d'exploitation	Risque de dégradation voire destruction des habitats d'espèces d'insectes et des individus	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> Limitation et balisage des emprises chantier Réaménagement des sites à l'issue des travaux pour l'OA3505P, Paris Nord et l'OA3701P Réaménagement des sites sous réserve de l'accord des propriétaires et/ou gestionnaires futurs des sites pour l'OA3503P, le Triangle de Gonesse, le Parc des Expositions et les emprises déportées 1 et 2. <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	<p>Modéré pour l'Oedipode émeraude</p> <p>Faible pour toutes les autres espèces</p>	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre	<p>Phase chantier</p> <p>Suivi des mesures réalisé par un écologue accompagnant les phases de préparation au chantier et de chantier</p> <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> Réalisation d'un suivi d'orthoptères sous la forme d'Indices Horaires d'Abondance <p>Phase chantier</p> <p>Suivi des mesures réalisé par un écologue accompagnant les phases de préparation au chantier et de chantier</p> <p>Phase exploitation</p>	<ul style="list-style-type: none"> Rubalise entre 15€ le rouleau de 500 m (rubalise simple) et 32€ le rouleau de 250 m (rubalise biodégradable et personnalisable) Coûts de restauration des emprises chantier variable selon les opérations de remise en état
	Tremblay-en-France	Risque de dégradation voire destruction des habitats d'espèces d'amphibiens et des individus	<p>Phase chantier</p> <p>Réalisation du comblement du fossé en dehors de la période de reproduction des amphibiens</p> <ul style="list-style-type: none"> Diagnostic avant le démarrage des travaux puis pêche de sauvegarde si présence avérée. <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Nul	Recréation de l'habitat humide (Compensation zones humides)	<p>Phase exploitation</p>	<ul style="list-style-type: none"> Si nécessaire : Pêche de sauvegarde : 1 journée d'écologie à 600 €/j

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

	OA3505P, Triangle de Gonesse (36TDG), Paris-Nord, Tremblay-en-France, centre d'exploitation	Risque de dégradation voire destruction des habitats d'espèces de reptiles et des individus	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evitement des principaux habitats du Lézard des murailles : le faisceau ferroviaire de l'ancienne usine PSA d'Aulnay-sous-Bois, la friche industrielle du Triangle de Gonesse et le cimetière de Tremblay - Réaménagement des sites à l'issue des travaux (micro-habitats favorables au Lézard des murailles) sur les sites de Paris-Nord et de l'OA3505P. <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre	<p>Sans objet</p> <p>Phase chantier</p> <p>Suivi des mesures réalisé par un écologue accompagnant les phases de préparation au chantier et de chantier</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	- 5 k€ pour l'aménagement de 6 micro-habitats (y.c fourniture matériaux)
	Paris-Nord, Parc des Expositions (37PEX),	Risque de dégradation voire de destruction des habitats d'espèces d'oiseaux et des individus en période de nidification Cortège des milieux boisés, parcs et jardins	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation des opérations de défrichage / terrassement en dehors des périodes de nidification - Réaménagement du site de Paris Nord des sites à l'issue des travaux - Réaménagement du site du Parc des expositions, sous réserve de l'accord des propriétaires et/ou gestionnaires du site <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Modéré pour le Verdier d'Europe Faible pour les autres espèces	Restauration d'habitats favorables aux espèces des milieux boisés sur une surface objectif de 13 ha (Parc de Noisiel)	<p>Phase chantier</p> <p>Suivi des mesures réalisé par un écologue accompagnant les phases de préparation au chantier et de chantier</p> <p>Phase exploitation</p> <p>- Réalisation d'un suivi sous la forme d'Indices Ponctuels d'Abondance</p>	- Pas de coût supplémentaire associé à la réalisation des opérations de défrichage en dehors des périodes de reproduction. Il convient de l'intégrer au plus tôt au programme de travaux et à la mission du maître d'œuvre lors de la planification du chantier - Coûts de restauration des emprises chantier variable selon les opérations de remise en état
Faune	OA3503P, OA3505P, Triangle de Gonesse (36TDG), Paris-Nord, Parc des Expositions (37PEX), Tremblay-en-France, centre d'exploitation	Risque de dégradation voire de destruction des habitats d'espèces d'oiseaux et des individus en période de nidification Cortège des milieux semi-ouverts	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evitement de la friche contiguë à l'OA3504P, de la friche industrielle du Triangle de Gonesse et de la partie buissonnante de l'emprise déportée 1 (grâce à une limitation d'emprise par clôture sur ce dernier site) <p>Réalisation des opérations de défrichage / terrassement en dehors des périodes de nidification</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement des sites à l'issue des travaux pour l'OA3505P et Paris Nord - Réaménagement des sites sous réserve de l'accord des propriétaires et/ou gestionnaires futurs des sites pour l'OA3503P, le Triangle de Gonesse, le Parc des Expositions et Tremblay-en-France <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Modéré pour le Chardonneret élégant et la Linotte mélodieuse Faible pour les autres espèces	Restauration d'habitats favorables aux espèces des milieux semi-ouverts sur une surface objectif de 12,5 ha (Montagne de Chelles)	<p>Phase chantier</p> <p>Suivi des mesures réalisé par un écologue accompagnant les phases de préparation au chantier et de chantier</p> <p>Phase exploitation</p> <p>- Réalisation d'un suivi sous la forme d'Indices Ponctuels d'Abondance</p>	

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne le milieu naturel du projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17, les impacts résiduels des différentes thématiques sont nuls ou faibles.

Les impacts résiduels sont modérés pour le Chardonneret élégant et la linotte mélodieuse (Restauration d'habitat favorables aux espèces des milieux semi-ouverts sur une surface objectif de 12,5 ha (montagne de Chelles), le Verdier d'Europe (Restauration d'habitat favorables aux espèces des milieux boisés sur une surface objectif de 13 ha (parc de Noisiel), l'Œdipode émeraude (Aucune mesure de compensation n'est prévue).

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Paysage.

Thématique	Site concerné	Type d'impact	Mesures d'évitement ou de réduction d'impact	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesure de suivi	Coûts
Paysage	Gare Triangle de Gonesse	Modification du Paysage	<p>Phase exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respect de la charte architecturale de la Société du Grand Paris - Aménagement en lien avec la ZAC Triangle de Gonesse dans laquelle le pôle gare deviendra l'articulation entre espace paysager végétal et espace public minéral 	<p>Phase exploitation :</p> <p>Positif</p>	Sans objet	Sans objet.	
	Gare Parc des Expositions	Modification du paysage	<p>Phase exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respect de la charte architecturale de la Société du Grand Paris - Aménagement paysager en cohérence avec la palette végétale existante - Discussion avec les partenaires concernés 	<p>Phase exploitation :</p> <p>Faible</p>		Sans objet.	
	Gare aéroport Charles de Gaulle T2	Modification du paysage	<p>Phase exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respect de la charte architecturale de la Société du Grand Paris - Requalification paysagère par l'aménagement d'un talus permettant d'intégrer la gare dans son environnement - Discussion avec les partenaires concernés 	<p>Phase exploitation :</p> <p>Positif</p>		Sans objet.	
	Gare Le Mesnil-Amelot	Modification du paysage	<p>Phase exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respect de la charte architecturale de la Société du Grand Paris - Aménagement de la gare en lien avec l'urbanisation à venir du secteur - Discussion avec les collectivités concernées 	<p>Phase exploitation :</p> <p>Faible</p>		Sans objet.	
	Section aérienne : remblais/déblais	Modification du paysage	<p>Phase exploitation :</p> <p>Talus paysagé, aménagé et planté</p>	<p>Phase exploitation :</p> <p>Moderé</p>		Respect des préconisations architecturales et paysagères	
	Section aérienne : viaduc	Modification du paysage	<p>Phase exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Insertion de l'ouvrage dans la composition paysagère préexistante et intégrant les projets en cours, en partenariat avec les aménageurs et collectivités concernés. 	<p>Phase exploitation :</p> <p>Faible</p>		Sans objet.	
	Transitions entre aérien et souterrain	Modification du paysage	<p>Phase exploitation :</p> <p>Talus paysagé, aménagé et planté</p>	<p>Phase exploitation :</p> <p>Moderé</p>		Respect des préconisations architecturales et paysagères	
	Centre d'exploitation	Modification du paysage	<p>Phase exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Charte architecturale, urbaine et paysagère spécifique à l'aménagement des sites industriels - Démarche de certification environnementale 	<p>Phase exploitation :</p> <p>Faible à positif</p>		Sans objet.	

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne le paysage du projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17, les impacts résiduels sont faibles. Aucune mesure de compensation n'est prévue.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Risques technologiques.

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Risques industriels	1 : Ouvrage annexe OA 3502P.	Incendie sur une ICPE (entrepôt logistique PROLOGIS France CLV) à proximité de l'OA 3502P (soixantaine de mètres environ).	Phase chantier : Arrêt du chantier en cas d'incendie. Intervention des services de secours	Faible.	Sans objet.	Sans objet.	Intégrés aux coûts du projet.
	2 et 3 : Section aérienne entre les gares Triangle de Gonesse et Parc des Expositions	Incendie sur un site SEVESO seuil bas (NORD STOCK CHEM) à proximité du tracé (150 m environ) : - Feu ; Dégagement de fumées potentiellement toxiques.	Phase chantier : - Arrêt du chantier en cas d'incendie. - Intervention des services de secours.	Nul.	Sans objet.	Sans objet.	
			Phase exploitation : - Arrêt intégral ou partiel du service de voyageurs en cas de crise avérée sur la ligne ou sur un réseau de transport en correspondance ; - Intervention des services de secours.	Faible à nul.			
	3 : Centre d'exploitation.	Incendie sur une ICPE (entrepôt logistique ID LOGISTICS FRANCE) à proximité du centre d'exploitation. Impact résultant du classement ICPE du centre d'exploitation : explosion, incendie, émanation toxique.	Phase chantier : - Arrêt du chantier en cas d'incendie. - Intervention des services de secours. Phase exploitation : - Arrêt intégral ou partiel de l'activité sur le centre d'exploitation ; - Intervention des services de secours.	Faible.	Sans objet.	Sans objet.	
Phase chantier : Tranche 2 du dossier de demande d'autorisation environnementale de la Ligne 17 Nord nécessaire pour le centre d'exploitation. Phase exploitation : Respect des prescriptions réglementaires d'exploitation ; - Information et formation du personnel concernant les risques sur site.			Faible.	Sans objet.	Entretien et maintenance des matériels et engins ; Contrôle des ICPE par organisme agréé conformément à la réglementation.		
Risque pyrotechnique	1 : Gare Le Bourget Aéroport et OA 3500P, 3501P et 3502P.	Risque de découverte d'un engin pyrotechnique : explosion, ondes de chocs, production de gaz, etc.	Phase chantier : - Procéder aux opérations de sécurisation pyrotechnique pour les parcelles et les emprises dont la pollution pyrotechnique résiduelle est suspectée présente ; - Conduire un diagnostic pyrotechnique, intrusif ou non, sur tout ou une partie des emprises pour lesquelles, le risque de pollution pyrotechnique résiduel ne peut pas être écarté.	Modéré.	Sans objet.	En cas de découverte fortuite d'un objet pyrotechnique dangereux lors des travaux, ceux-ci devront être immédiatement stoppés de façon à permettre au service de déminage d'intervenir et de neutraliser l'objet mis à jour ; en attendant, la zone sera balisée et interdite d'accès.	Intégrés au coût du projet.
			Phase exploitation : Pas de risques pyrotechniques.	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.	

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne les risques industriels du projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17, les impacts résiduels sont faibles. Aucune mesure de compensation n'est prévue.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E1800013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Transport et déplacement.

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
/	1 : Le Bourget Aéroport	Phase chantier : - Perturbations temporaires de la circulation et de l'accessibilité ; - Dévoisement temporaire.	Phase chantier : - Etudes de gestion des déblais et plan de circulation concernant les déplacements automobiles ; - Maintien/déviations et entretiens des itinéraires modes doux ; - Limitation de la réduction des places de stationnement ; - Organisation des chantiers pour laisser accès aux activités ; - Balisage et délimitation claire du chantier ; - Communication et information des différentes parties prenantes (riverains, commerçants, etc.) ; - Coordination entre la SGP et les autres exploitants/gestionnaires d'infrastructure pour déterminer les dispositions à mettre en œuvre afin de planifier en amont les perturbations ; - Des études seront menées par le STIF et les exploitations de lignes de bus pour prévoir l'ajustement de l'offre de transport au fur et à mesure de l'avancement des chantiers ; - Actions de communication auprès des usagers des lignes ; - Le phasage des travaux se fera en concertation avec les maîtres d'ouvrage des opérations susceptibles d'interagir avec la réalisation du projet ; - Signalisation des circulations du chantier en adéquation avec le trafic existant ; - Diminution de la vitesse des usagers et du personnel.	Non quantifiable.	Sans objet.	Sans objet.	Intégré au coût du projet.
	1 : OA 3500P	Phase chantier : - Perturbations temporaires de la circulation et de l'entrée du parking ; - Déviation piétonne ; - Neutralisation de pistes cyclables et d'une voie.					
	1 : OA 3501P	Phase chantier : Accès au parking coupé.					
	2 : Raccordement centre d'exploitation Ligne 16	Phase chantier : Perturbations temporaires de la circulation et de l'accessibilité.					
	2 : Autoroute A1/A3 RD40 Franchissement des voies SNCF	Phase chantier : Perturbations temporaires de la circulation et de l'accessibilité de nuit.					
	3 : Gare le Parc des Expositions	Phase chantier : - Dévoisement temporaire ; - Fermeture temporaire d'un tronçon ; - Perturbations temporaires du fonctionnement des transports en commun (ralentissement, modifications d'itinéraires, déplacements de points d'arrêt).					
	4 : ZAC Aerolians	Phase chantier : - Perturbations temporaires de la circulation et de l'accessibilité de jour et de nuit ; - Interactions avec les autres chantiers.					
	5 : OA 3704P	Phase chantier : Perturbations temporaires de la circulation et de l'accessibilité.					
	5 : Gare Aéroport Charles de Gaulle T4	Phase chantier : - Perturbations temporaires de la circulation et de l'accessibilité ; - Fermeture d'une partie du parking longue durée PK.					
6 : Le Mesnil-Amelot	Phase chantier : Les emprises chantier n'impacte aucune voirie, places de stationnement ou parking sur ce secteur.						

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Déplacement des Franciliens	Ensemble de la Ligne 17 Nord	Phase exploitation : - Amélioration de la desserte et de l'offre/restructuration du réseau ; - Augmentation des déplacements en transports en commun ; - Amélioration de la desserte en transports en commun des grands équipements actuels et futurs.	Organiser l'intermodalité en liaison avec le STIF et les gestionnaires de voiries, en fonction des opportunités de rabattement les plus adaptées ; articulation avec le réseau de transports en commun de surface notamment, mais aussi avec le réseau routier structurant.				
		Phase exploitation : - Les gares seront de véritables pôles multimodaux permettant un accès aisé aux modes actifs - Le croisement de la ligne avec les itinéraires cyclables existants n'aura pas d'impact significatif.	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.
		Phase exploitation : Augmentation de 0,2 point de la part modale des transports en commun et diminution de 0,1 point de la part modale voiture.	Sans objet.				
Charge et saturation des réseaux		Phase exploitation : - Diminution de la charge du réseau routier de - 0,4% - Augmentation de la fréquentation du réseau du Grand Paris Express dans son ensemble, notamment celle des deux lignes 16 et 17 exploitées conjointement.	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.
Sécurité routière	Ensemble de la Ligne 17 Nord	Phase chantier : Perturbation des zones de circulation des véhicules et des cheminements piétons durant la phase chantier. Phase exploitation : Diminution sensible du nombre d'accidents de la route en phase d'exploitation.	Phase chantier : - Respect des normes de sécurité aux abords des bases chantier ; - Elaboration et mise en œuvre de circulation et de signalisation locaux. Phase exploitation : Sans objet.	Phase chantier : Non quantifiable. Phase exploitation : Positif	Sans objet.	Analyse des statistiques d'accidentologie annuelles.	Intégrés aux coûts du projet.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne le transport et les déplacements autour du projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17, les impacts résiduels sont non quantifiables ou sans objet. Aucune mesure de compensation n'est prévue.

Energie, GES, énergie renouvelable et qualité de l'air.

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Energie	Ensemble de la ligne	Hausse temporaire des consommations énergétiques liées directement et indirectement aux chantiers de la Ligne 17 Nord	Phases études et chantier Rationaliser et optimiser le transport de matériaux et de déblais Phase exploitation Sans objet	Contrebalancé par les impacts positifs permanents liés au report modal et au bâti en phase d'exploitation	Sans objet	Respect des plannings en phase chantier	Sans objet
		Hausse des consommations énergétiques liées au fonctionnement des infrastructures en phase d'exploitation	Phases études et chantier - Définition de choix stratégiques réduisant les besoins de l'infrastructure - Construction de bâtiments faiblement énergivores - Préconisations liées à l'optimisation de la consommation énergétique - Encourager le recours à l'utilisation d'énergies renouvelables Phase d'exploitation - Utilisation d'un système de récupération de l'énergie cinétique au freinage - Mise en place de mesures incitant à l'utilisation des transports en commun au détriment des véhicules particuliers	Contrebalancé par les impacts positifs permanents liés au report modal et au bâti en phase d'exploitation	Sans objet	Evaluation des consommations du matériel roulant et des bâtiments en cours d'exploitation (avec mise en place d'indicateurs de suivi)	Sans objet
		Baisse des consommations énergétiques du trafic routier induites par le report modal et l'amélioration des conditions de circulation automobiles globales en phase d'exploitation	Phases études et chantier Encourager le report modal vers les transports en commun Phase d'exploitation Mise en place de mesures incitant à l'utilisation des transports en commun au détriment des véhicules particuliers	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet
		Bilan global : baisse globale et durable des consommations énergétiques	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Gaz à effet de serre	Ensemble de la ligne	Emissions de GES liées aux travaux et études préalables à la construction de la Ligne 17 Nord	Phases études et chantier Bilan carbone des études préalables à la construction Phase exploitation Sans objet	Sans objet	Sans objet	Outil de suivi des émissions de GES	Sans objet
		Emissions de GES liées à la construction de l'infrastructure	Phases études et chantier Choix de méthodes constructives limitant les émissions Phase exploitation Sans objet	Sans objet	Sans objet		Intégré aux coûts du projet Intégré aux coûts du projet
		Emissions de GES liées au fonctionnement du métro	Phases études et chantier - Définition de choix stratégiques réduisant les besoins de l'infrastructure - Construction de bâtiments faiblement énergivores Phase exploitation - Préconisations liées à l'optimisation de la consommation énergétique - Encourager le recours à l'utilisation d'énergies renouvelables	Sans objet	Sans objet		
		Réduction des émissions de GES du trafic routier grâce au report modal de la voiture vers les transports publics	Phase chantier Sans objet Phase exploitation Encourager le report modal vers les transports en commun	Sans objet	Sans objet		Sans objet
		Réduction des émissions de GES du bâti liée au développement d'une structure urbaine plus durable	Phase chantier Sans objet Phase exploitation Favoriser la densification autour des gares et limiter l'étalement urbain territorial	Sans objet	Sans objet		Sans objet
		Bilan global : réduction globale et durable des émissions de gaz à effet de serre de la Région Ile-de-France	Sans objet	Positif	Sans objet		Sans objet
Energies renouvelables	Ensemble des gares de la Ligne 17 Nord	Développement des énergies renouvelables dans le cadre de la construction et de l'exploitation de la Ligne 17 Nord.	Deux potentiels en énergie renouvelable sont envisageables sur les gares de la Ligne 17 Nord : - Le potentiel photovoltaïque, - Le chauffage et la climatisation des sites. Dans la mesure du possible, ces potentiels seront pris en compte dans la conception des gares de la Ligne 17 Nord.	Impact positif en cas de mise en place de ces dispositifs sur les gares de la Ligne 17 Nord	Inclus dans le coût du projet	Energies renouvelables	Ensemble des gares de la Ligne 17 Nord
	Centre d'exploitation de la Ligne 17 Nord		Deux potentiels en énergie renouvelable sont envisageables sur le centre d'exploitation de la Ligne 17 Nord : - Le potentiel photovoltaïque, - Le chauffage et la climatisation des sites. Dans la mesure du possible, ces potentiels seront pris en compte dans la conception du centre d'exploitation de la Ligne 17 Nord.	Impact positif en cas de mise en place de ces dispositifs sur le centre d'exploitation de la Ligne 17 Nord	Inclus dans le coût du projet		Centre d'exploitation de la Ligne 17 Nord

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Qualité de l'air	Ensemble de la ligne	Emissions de poussières et de polluants atmosphériques liées aux camions et engins de chantier.	<p>Phases études et chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Limitation de l'émission de poussières - Rationalisation et optimisation du transport et du stockage de matériaux et de déblais - Plans locaux de circulation temporaires - Conception générale des ouvrages et phasages des chantiers 	Faible à modéré	Sans objet	Sans objet	Intégré au coût des travaux
		Emissions de polluants atmosphériques dans l'air extérieur induits par le fonctionnement des infrastructures du Grand Paris.	La limitation des concentrations en particules fines dans l'environnement confiné des gares, des rames de métro et des tunnels (via réduction des émissions à la source, optimisation des dispositifs de ventilation/filtration, équipement de rames avec ventilation etc.)	Non quantifiable	Sans objet	Indices de qualité de l'air régionaux	Intégré au coût des travaux
		Diminution des émissions de polluants atmosphériques et amélioration globale de la qualité de l'air en phase d'exploitation grâce au report modal vers les transports publics et à l'amélioration du parc bâti accompagnant la mise en service du Grand Paris.	Sans objet	Faible à modéré	Sans objet	Indices de qualité de l'air régionaux	Sans objet
		Risque d'augmentation de l'exposition des usagers aux particules fines dans les espaces intérieurs confinés des gares de la Ligne 17 Nord	La limitation des concentrations en particules fines dans l'environnement confiné des gares, des rames de métro et des tunnels (via réduction des émissions à la source, optimisation des dispositifs de ventilation/filtration, équipement de rames avec ventilation etc.)	Faible à modéré	Sans objet	<p>Phase exploitation</p> Suivi dans le temps des concentrations des divers polluants dans les espaces publics du réseau du Grand Paris Express	Intégré au coût des travaux

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne Energie, GES, énergie renouvelable et qualité de l'air, le niveau des impacts résiduels du projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17, sont positifs en cas de mise en place des dispositifs de développement des énergies renouvelables.

Environnement sonore.

Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Compensation	Mesures de suivi	Coûts
Centre d'exploitation	<p>Phase chantier</p> Nuisances sonores ponctuelles engendrées par les activités des chantiers	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix d'un site en zone industrielle, éloigné des habitations et déjà très impacté par le bruit routier (A1, A3 et A104) - Proximité de voiries importantes pour l'évacuation des déblais <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix du site d'implantation éloigné des habitations, sur un secteur à caractère industriel ; - Construction d'un bâtiment insonorisé - Confinement du bruit à l'intérieur des ateliers à l'aide de panneaux absorbants - Mise en place de traitements acoustiques pour réduire les niveaux de bruit : il s'agit entre autres, de solutions anti-bruit de type silencieux acoustiques pour les groupes de ventilation, les extracteurs ou la ventilation naturelle des bureaux, ateliers et locaux techniques. 	<p>Phase chantier</p> Les impacts résiduels après mise en œuvre des mesures seront faibles à modérés.	A ce stade aucune mesure de compensation n'est prévue.	<p>Phase chantier</p> - Mise en place de supports de communication adaptés	Intégrés au coût du projet
	<p>Phase exploitation</p> Augmentation du niveau sonore liée aux activités du centre d'exploitation		<p>Phase exploitation</p> Les impacts résiduels après mise en œuvre Dans la mesure où les dispositifs anti-bruit sont dimensionnés avec pour objectif de respecter les exigences de l'arrêté du 23 janvier 1997, l'impact sonore est faible.		<p>- Présence d'agents de proximité sur les chantiers</p> <p>Phase exploitation</p> Mesures in situ du niveau de bruit	

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne l'environnement sonore, le niveau des impacts résiduels du projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17, sera faible à modéré après mise en œuvre des mesures et des dispositifs anti-bruit respectant les exigences de l'arrêté du 23 janvier 1997.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Vibrations et bruit solide.

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Vibrations et bruit solide	Sections souterraines de la Ligne 17 Nord	Génération de vibrations liées à la construction du tunnel	Phases chantier - Tracé optimisé pour éviter au maximum les bâtiments sensibles et d'habitation - Creusement au tunnelier	Négligeable	Sans objet	Mesures de niveau de vibrations en surface et ajustements si nécessaire	- Méthodes constructives : intégrées au coût des travaux Campagne de communication : intégrée au coût des travaux
	Ouvrages de la Ligne 17 Nord (gares, OA, etc.)	Génération de vibrations liées à la construction des ouvrages	Phases chantier - Tracé optimisé pour éviter au maximum les bâtiments sensibles et d'habitation - Adaptation des méthodes constructives (parois moulées sauf pour les gares Triangle de Gonesse, Parc des Expositions et Le Mesnil-Amelot) - Etudes de bâtis	Faible	Sans objet	- Campagne de communication - Mesures de vibrations en surface - Renforcement des ouvrages/bâtis existants si nécessaire (en fonction des résultats des études de bâtis)	- Mesures en cours de travaux : environ 4 000 € par site - Indemnisation des impacts constatés : en fonction des impacts rencontrés
	Centre d'exploitation et sections aériennes de la ligne	Génération de vibrations liées aux travaux de construction de gros-œuvre	Phases chantier Sans objet.	Négligeable	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Sections souterraines de la ligne	Génération de vibrations	Phase exploitation - Pose de voie anti-vibratile de niveau 2	Négligeable	En cas de désordres observés en surface : mise en place d'un dispositif d'indemnisation	- Entretien du matériel roulant et de l'infrastructure - Réalisation de mesures en phase exploitation	- Pose de voie anti-vibratile : intégrée au coût des travaux - Entretien du matériel roulant et de l'infrastructure : intégré aux coûts de maintenance - Mesures en phase exploitation : environ 4 000 € par site - Indemnisation des impacts constatés : en fonction des impacts rencontrés

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne les vibrations et bruit solide, le niveau des impacts résiduels du projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17, est négligeable. Aucune mesure de compensation n'est prévue.

Ondes électromagnétiques et émissions lumineuses.

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Ondes électromagnétiques	Sections souterraines de la ligne	- Impact lié à la circulation du matériel roulant (et son mode d'alimentation électrique) : inférieur aux seuils sanitaires et réglementaires ; - Perturbation des équipements électriques en proximité de la ligne d'alimentation électrique (caténaire) ; - Impacts sur la santé humaine des usagers et travailleurs.	Phase chantier : - Choix de matériels performants sur ce critère ; - Mise en place de cages de Faraday ou équivalent. Phase exploitation : Choix des équipements électriques en fonction des paramètres de champs électromagnétiques.	Faible, intégration des antennes WIFI On Board à optimiser.	Sans objet.	Entretien des équipements électriques.	Mesure des niveaux champs magnétique ; dans la rame, à proximité du matériel roulant. ~10 k€
		- Impact lié à la circulation du matériel roulant (et son mode d'alimentation électrique) : inférieur aux seuils sanitaires et réglementaires ; - Perturbation des équipements électriques en proximité de la ligne d'alimentation électrique (caténaire) ; - Impacts sur la santé humaine des usagers et travailleurs ; - Impacts sur le RER B existant. - Impacts sur les servitudes radio-électriques existantes.	Phase chantier : - Choix de matériels performants sur ce critère ; - Mise en place de cages de Faraday ou équivalent. - Dialogue avec les opérateurs existants pour les servitudes. Phase exploitation : Choix des équipements électriques et des matériaux en fonction des paramètres de champs électromagnétiques. - Dialogue avec les opérateurs existants pour les servitudes.	Faible.	Sans objet.	Entretien des équipements électriques.	Mesure des niveaux de champs électromagnétiques sur les zones viaduc. ~15 k€
	Ensemble de la ligne	Gêne des riverains par les éclairages des chantiers de nuit Gêne des éclairages pour les riverains	Phase chantier : Les entreprises devront respecter les prescriptions relatives à la prévention et à la limitation des nuisances lumineuses (décret n°2011-831 du 12 juillet 2011). Phase exploitation : Mise en lumière du viaduc avec angle réduit.	Faible. Nul.	Sans objet. Sans objet.	Sans objet. Sans objet.	Sans objet. Sans objet.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne les ondes électromagnétiques et émissions lumineuses, le niveau des impacts résiduels du projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17, est faible ou nul. Aucune mesure de compensation n'est prévue.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des impacts et mesures liés à la qualité des sols.

Site concerné :	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction sur l'ensemble des sites	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Centre d'exploitation	Dispersion de la pollution	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation avant travaux de diagnostics de pollution ; - Passage au tunnelier (grande profondeur sous la présence des pollutions anthropiques) ; - Évacuation des terres polluées vers les installations spécialisées ; - Arrosage des pistes de circulation du chantier ; - Nettoyage des roues des véhicules et engins de chantier ; - Utilisation de bâches sur les camions de transport ; - Réalisation des gares avec dans certains cas la mise en place de parois moulées ; - Mise en place d'Équipement de Protection Individuel (EPI) pour la sécurité des travailleurs ; - Stockage de matériaux fins et pulvérulents à l'abri du vent ou bâchés. <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet.</p>	Faible	Sans objet.	Suivi des chantiers sensibles vis-à-vis de la pollution du milieu souterrain par un maître d'œuvre spécialisé.	Intégrés aux coûts du chantier et des études.
Ensemble des emprises projet		<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation avant travaux de diagnostics de pollution ; - Plan de gestion avec analyse résiduel des risques sanitaires si nécessaire ; - Évacuation des terres polluées vers les installations adaptées ; - Nettoyage des roues des véhicules et engins de chantier ; - Utilisation de bâches sur les camions de transport ; - Réalisation des gares avec mise en place de parois moulées ; - Mise en place d'un revêtement de surface ; - Stockage de matériaux fins et pulvérulents à l'abri du vent ou bâchés ; - Mise en place d'Équipement de Protection Individuel (EPI) pour la sécurité des travailleurs ; - Traitement par méthode biologique (biotierre, compostage, landfarming). <p>Phase exploitation</p> <p>Respect des mesures éventuelles définies dans le cadre des études de pollution.</p>	<p>Phase chantier</p> <p>Faible.</p> <p>Risque d'exposition négligeable pour les travailleurs et usagers.</p>			

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne la synthèse des impacts et mesures liés à la qualité des sols, le niveau des impacts résiduels du projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17, est faible. Aucune mesure de compensation n'est prévue.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des impacts et mesures liés à la gestion des déchets.

Site concerné	Type de l'impact	Mesures d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Ensemble des emprises chantier	Production de déchets de chantier	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction des déchets à la source ; - Tri systématique des déchets non dangereux ; - Collecte des déchets dangereux ; - Matérialisation des points de collecte des différents types de déchets sur le plan des installations de chantier ; - Mise en place d'un affichage clair et adapté des points de collecte ; - Formation du personnel ; - Traçabilité des déchets ; - La rédaction d'un Schéma d'Organisation de la Gestion et de l'Élimination des Déchets ; - En cas de présence d'amiante : les entreprises doivent établir un Plan de Retrait ou de Confinement de matériaux contenant de l'amiante. - Réalisation d'un diagnostic démolition pour les édifices du Bourget Aéroport et de Charles de Gaulle. <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Nul.	Sans objet.	<p>Phase chantier</p> <p>La traçabilité des déchets est assurée conformément à la législation en vigueur et aux prescriptions du marché (registre des déchets, bordereaux de suivi).</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet.</p>	Intégrés au coût des travaux
Ensemble des gares de la Ligne 17 Nord	Production de déchets	<p>Phase chantier</p> <p>Sans objet</p> <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Présence de réceptacles à déchets au sein des gares - Compacteur à cartons aux gares Le Bourget Aéroport, Triangle de Gonesse, Parc des Expositions et Le Mesnil-Amelot. 	Nul à faible.		<p>Phase chantier</p> <p>Sans objet</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet.</p>	

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne la synthèse des impacts et mesures liés à la gestion des déchets, le niveau des impacts résiduels du projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17, est nul à faible. Aucune mesure de compensation n'est prévue.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Estimation de la production de déblais du centre d'exploitation de la ligne 16 et 17.

Sites d'extraction	Ouvrages concernés	Volume estimé en m ³ en place
OA3407P	Ouvrage annexe	4261
OA3500P	Ouvrage annexe	11665
OA3501P	Ouvrage annexe	5260
OA3502P	Ouvrage annexe et tunnelier	27828 253821
OA3503P	Ouvrage annexe	2025
OA3504P	Ouvrage annexe	3021
OA3505P	Ouvrage annexe	3354
OA3701P	Ouvrage annexe	4453
OA3702P	Ouvrage annexe et tunnelier	55841 207465
OA3703P	Ouvrage annexe	10269
OA3704P	Ouvrage annexe	2585
OA3801P	Ouvrage annexe	54392
OA3901P	Ouvrage annexe	5226
OA3902P	Ouvrage annexe	5347
OA3903P	Ouvrage annexe	4720
Franchissement Tremblay-en-France	Franchissement Tremblay	10900
Franchissement Gonesse	Franchissement Gonesse	3000
Section aérienne	Section aérienne	182000
Tranchée Tremblay-en-France	Tranchée Tunnelier	23189 101894
Gare Le Bourget Aéroport	Gare	83341
Triangle de Gonesse	Gare Tranchée Tunnelier	132259 231000 199813
Gare Charles de Gaulle Terminal 2	Gare	103500
Le Mesnil Amelot	Gare Tranchée Tunnelier	13000 203167 163311
Centre d'exploitation	Centre d'exploitation	286 000
Total		2 397 907

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Estimation de la production de déblais par type d'ouvrage

Ouvrage	Volume des déblais en m³
Gares	332 100
Tranchée et viaduc	200 247
Ouvrage Annexe	653 256
Tunnels	926 304
Centre d'exploitation	286 000
Total	2 397 907

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

En période de pointe, il est estimé un nombre de camions de l'ordre de 1 400, le tableau ci-après synthétise l'estimation du nombre de camions quotidien attendu au niveau de chaque site d'extraction pendant le chantier.

Évacuation des déblais au niveau de chaque site d'extraction

Sites d'extraction	Ouvrage	Nombre de camions de 20 T/jour
OA3505P	Ouvrage annexe	≈ 30
OA3701P	Ouvrage annexe	≈ 5
OA3702P	Ouvrage annexe et tunnelier	≈ 20 ≈ 80
OA3703P	Ouvrage annexe	≈ 10
OA3704P	Ouvrage annexe	≈ 10
OA3801P	Ouvrage annexe	≈ 20
OA3901P	Ouvrage annexe	≈ 5
OA3902P	Ouvrage annexe	≈ 10
OA3903P	Ouvrage annexe	≈ 10
Section aérienne	Section aérienne	≈ 150
Tranchée Tremblay	Tranchée	≈ 60
	Tunnelier	≈ 70
Gare Le Bourget Aéroport	Gare	≈ 30
Triangle de Gonesse	Gare	≈ 100
	Tranchée	≈ 170
	Tunnelier	≈ 80
Gare Charles de Gaulle Terminal 2	Gare	≈ 30
Le Mesnil Amelot	Gare et tranchée	≈ 160
	Tunnelier	≈ 80
Centre d'exploitation	Centre d'exploitation	≈ 75

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Enjeux relatifs aux eaux superficielles et risques associés

Secteurs concernés	Enjeux			
	Cours d'eau	Plans d'eau	Usage	Risque inondation (hors remontée de nappe)
Section 1 : du Bourget au Nord de l'aéroport du Bourget	Présence de la Morée sur une portion canalisée et enterrée de celle-ci.	Absence de plan d'eau dans le fuseau d'étude (enjeux liés aux plans d'eau des parcs G. Valbon et du Sausset alimentés par la nappe souterraine traités dans les chapitres hydrogéologie et Natura 2000)	Absence de périmètre de protection de captage concernant les eaux superficielles pour l'alimentation en eau potable	Risque d'inondation par ruissellement pluvial
Section 2 : Triangle de Gonesse	Absence de cours d'eau dans le fuseau d'étude			
Section 3 : PIEX				
Section 4 : Tremblay-en-France				
Section 5 : Aéroport Roissy-Charles de Gaulle				
Section 6 : Mesnil-Amelot				

Légende :

Hiérarchisation des enjeux à l'état initial	Absence d'enjeu	Enjeu faible	Enjeu modéré	Enjeu fort

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Critères de hiérarchisation des impacts sur les eaux superficielles.

Hiérarchisation des impacts		Absence d'impacts	Impact faible	Impact modéré	Impact fort
Perturbation des écoulements des écoulements superficiels		Absence de bassins versants amont	BV < 1 ha	1ha < BV < 20 ha	BV > 20 ha
Rejet d'eaux d'exhaure en direction des milieux superficiels	Aspect Quantitatif	Absence de rejet	Volume rejeté au réseau < 10 000 m ³	Volume rejeté au réseau < 100 000 m ³	Volume rejeté au réseau > 100 000 m ³
	Aspect Qualitatif	Absence d'impact	Impact peu probable	Impact possible	Impact existant
Rejet d'eaux pluviales	Aspect Quantitatif	Absence de rejet	Surfaces collectées < 1 ha	1 ha < Surfaces collectées < 20 ha	Surfaces collectées > 20 ha
	Aspect Qualitatif	Rejet d'eaux pluviales réputées propres (eaux de toitures, eaux de ruissellement sur les sections aériennes)	Rejet d'eaux pluviales ruisselées sur les voiries et parking du projet Surfaces collectées < 1 ha	Rejet d'eaux pluviales ruisselées sur les voiries et parking du projet 1 ha < Surfaces collectées < 20 ha	Rejet d'eaux pluviales en phase travaux Rejet d'eaux pluviales ruisselées sur les voiries et parking du projet Surfaces collectées > 20 ha
Rejet d'eaux résiduelles	Aspects Quantitatif et Qualitatif	Absence de rejet	Débits rejetés faibles	Débits rejetés modérés	Débits rejetés forts
Usage		Tracé de la Ligne 17 Nord hors périmètre de captage AEP par prise d'eaux superficielles	Périmètre de captage AEP par prise d'eaux superficielles éloigné interceptant le tracé de la Ligne 17 Nord	Périmètre de captage AEP par prise d'eaux superficielles rapproché interceptant le tracé de la Ligne 17 Nord	Périmètre de captage AEP par prise d'eaux superficielles immédiat interceptant le tracé de la Ligne 17 Nord

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Impacts sur le risque inondation par débordement de cours d'eau.

La réalisation des travaux du centre d'exploitation n'engendrera pas d'impacts sur le risque inondation par débordement cours d'eau.

Par conséquent, aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation n'est mise en œuvre. Aucune mesure de suivi n'est donc mise en place.

Impacts sur le réseau hydrographique.

L'impact brut est donc qualifié de faible. Des mesures seront prises afin de limiter les impacts sur les canalisations de la Morée.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

L'impact résiduel sur la Morée associé à la réalisation du tunnel est considéré comme nul en prenant en considération les mesures d'évitement et de réduction. Il ne nécessitera donc pas de mesures compensatoires

L'emprise du Centre d'Exploitation n'interfère avec aucun écoulement superficiel : il s'inscrit en effet au droit d'un site déjà urbanisé, encadré par les voiries suivantes intégrant une gestion de leurs eaux pluviales : l'A1/A3, l'A104, la RD40 et la RN370.

L'emprise chantier du Centre d'Exploitation s'inscrira dans cette emprise et n'aura donc pas d'impact sur des écoulements naturels. L'impact brut est nul.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Analyse de la faisabilité d'une infiltration des eaux pluviales pour les ouvrages du centre d'exploitation des lignes 16 et 17.

Dénomination	Codification des ouvrages / PK pour section aérienne	Commune	Type d'ouvrage	Contexte	Critères d'évaluation de la faisabilité d'une infiltration						Faisabilité	
					Zone de dissolution du gypse	Présence d'anciennes carrières souterraines	Rappel des enjeux liés à la qualité des sols	Rappel des enjeux liés à la qualité de la nappe	Sensibilité au risque de remontée de nappe	Contexte		Perméabilité connue ou estimée d'après bibliographie
OA 373	3703P	Tremblay-en-France (93)	Ouvrage annexe	Rural	Aléa faible	Aucune zone d'effondrement ou d'ancienne carrière recensée, ni surépaisseur de remblais	Enjeu faible lié à la présence potentielle de remblais, à la nature géologique et à l'impact des anciennes activités agricoles.	Enjeu moyen	Sensibilité très faible	Milieu non urbanisé / Présence d'espaces verts	10 ⁻⁶ m/s (*)	Favorable sous réserve des résultats des essais de perméabilité in-situ
OA 374	3704P	Tremblay-en-France (93)	Ouvrage annexe	Aéroport Charles de Gaulle	Aléa faible		Enjeu faible lié à la présence potentielle de remblais, à la nature géologique et à l'impact des anciennes activités agricoles.	Enjeu moyen	Sensibilité très faible	Aéroport Charles de Gaulle : risque d'interaction géotechnique avec les installations ADP (entre autres)	10 ⁻⁷ m/s (*)	Défavorable
Gare Aéroport Charles de Gaulle T2	38CG2	Le Mesnil-Amelot (77)	Gare	Aéroport Charles de Gaulle	Aléa faible		Enjeu faible lié à la présence potentielle de remblais, à la nature géologique. Absence de sources potentielles de pollution en amont de l'aménagement	Enjeu moyen : Pas d'impact identifié mais fiabilité réduite des données disponibles	Sensibilité très faible		10 ⁻⁷ m/s (*)	Défavorable
Gare Aéroport Charles de Gaulle T4	39CG4 OA3801P	Le Mesnil-Amelot (77)	Ouvrage annexe	Aéroport Charles de Gaulle	Aléa faible		Enjeu faible lié à la présence de remblais et à la présence de l'aéroport	Pas d'information	Sensibilité très faible		10 ⁻⁶ m/s (*)	Défavorable
OA 391	3901P	Le Mesnil-Amelot (77)	Ouvrage annexe	Aéroport Charles de Gaulle	Aléa faible		Pas d'information	Pas d'information	Sensibilité très faible		10 ⁻⁶ à 10 ⁻⁷ m/s (****)	Défavorable
OA 392	3902P	Le Mesnil-Amelot (77)	Ouvrage annexe	Aéroport Charles de Gaulle	Aléa faible		Enjeu faible lié à la présence potentielle de remblais, à la nature géologique et à l'impact des anciennes activités agricoles.	Enjeu moyen	Sensibilité très faible		10 ⁻⁶ à 10 ⁻⁷ m/s (****)	Défavorable
OA 393	3903P	Le Mesnil-Amelot (77)	Ouvrage annexe	Terrain agricole	Aléa faible		Enjeu faible lié à la présence potentielle de remblais, à la nature géologique et à la présence de l'aéroport. Peu de sources de pollution à proximité.	Pas d'information Enjeu faible à modéré	Sensibilité très faible		Milieu non urbanisé / Présence d'espaces verts	Pas de données
Avant Gare Mesnil-Amelot	AVG LMA	Le Mesnil-Amelot (77)	Tranchée ouverte	Terrain agricole	Aléa faible		Enjeu faible lié à la présence potentielle de remblais, à la nature géologique et à l'impact des anciennes activités agricoles.	Enjeu faible	Sensibilité très faible	Milieu non urbanisé / Présence d'espaces verts	Pas de données	Favorable sous réserve des résultats des essais de perméabilité in-situ
Gare Le Mesnil-Amelot	40LMA	Le Mesnil-Amelot (77)	Gare	Terrain agricole	Aléa faible		Enjeu faible lié à la présence potentielle de remblais, à la nature géologique et à l'impact des anciennes activités agricoles.	Enjeu faible	Sensibilité très faible	Milieu non urbanisé / Présence d'espaces verts	Pas de données	Favorable sous réserve des résultats des essais de perméabilité in-situ
Arrière Gare Mesnil-Amelot	ARG LMA	Le Mesnil-Amelot (77)	Tranchée ouverte	Terrain agricole	Aléa faible		Enjeu faible lié à la présence potentielle de remblais, à la nature géologique et à l'impact des anciennes activités agricoles.	Enjeu faible	Sensibilité très faible	Milieu non urbanisé / Présence d'espaces verts	Pas de données	Favorable sous réserve des résultats des essais de perméabilité in-situ
Centre d'exploitation des lignes 16 & 17	0202M	Aulnay-sous-Bois / Gonesse	Centre d'exploitation	Ancien site industriel	Aléa faible		Enjeu moyen lié à la présence d'une activité industrielle ou de sources potentielles de pollution au droit du site	Enjeu moyen lié à la contamination présumée de la nappe souterraine	Sensibilité faible	Ancien site industriel PSA Pollué	Pas de données	Défavorable

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des points de rejet envisagés des eaux pluviales pour le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 en phase travaux et en phase exploitation.

Dénomination	Codification des ouvrages / PK pour section aérienne	Commune	Type d'ouvrage	Contexte	Exutoires envisageables pour les eaux pluviales							Rejets pluviaux envisagés en phase travaux et en phase exploitation			
					Faisabilité de l'infiltration	Cours d'eau le plus proche / distance	Réseau pluvial ou unitaire le plus proche					Prise en compte de l'infiltration dans le sol	Exutoire pluvial envisagé en phase TRAVAUX	Convent ion avec le gestion naire du réseau	
							Localisation	Distance au projet	Type de réseau	Caractéristiques	Rejet autorisé				Gestionnaire exutoire
Gare Aéroport Charles de Gaulle T4	39CG4 OA3801P	Le Mesnil-Amelot (77)	Ouvrage annexe	Aéroport Charles de Gaulle	Défavorable	Non	Réseau parking ADP	20 m	pluvial enterré	Ø 400mm	1.0 l/s/ha	ADP	Non (cf. Analyse de la faisabilité de l'infiltration)	Réseau pluvial en raison de sa proximité	A prévoir
OA 391	3901P	Le Mesnil-Amelot (77)	Ouvrage annexe	Aéroport Charles de Gaulle	Défavorable	Non	Rue de New York ADP	40 m	pluvial enterré	Ø 400 ou 1800 mm	1.0 l/s/ha	ADP	Non (cf. Analyse de la faisabilité de l'infiltration)	Réseau pluvial en raison de sa proximité	A prévoir
OA 392	3902P	Le Mesnil-Amelot (77)	Ouvrage annexe	Aéroport Charles de Gaulle	Défavorable	Non	Route de service ADP	20 m	pluvial superficiel puis enterré	Fossé enherbé puis Ø 1000mm	1.0 l/s/ha	ADP	Non (cf. Analyse de la faisabilité de l'infiltration)	Réseau pluvial en raison de sa proximité	A prévoir
OA 393	3903P	Le Mesnil-Amelot (77)	Ouvrage annexe	Terrain agricole	Favorable sous réserve des résultats des essais de perméabilité in-situ	Non	EP RD212	80 m	pluvial superficiel	Fossé enherbé	1.0 l/s/ha	CD 77	Oui si faisable	Réseau pluvial en raison de sa proximité	A prévoir
Avant Gare Mesnil Amelot	AVG LMA	Le Mesnil-Amelot (77)	Tranchée ouverte	Terrain agricole	Favorable sous réserve des résultats des essais de perméabilité in-situ	Non	EP voie d'accès dépôt KEOLIS	350 m	pluvial enterré	Ø 400mm	1.0 l/s/ha	Commune du Mesnil-Amelot	Oui si faisable	Réseau pluvial en raison de sa proximité	A prévoir
Gare Le Mesnil-Amelot	40LMA	Le Mesnil-Amelot (77)	Gare	Terrain agricole	Favorable sous réserve des résultats des essais de perméabilité in-situ	Non	EP voie d'accès dépôt KEOLIS	300 m	pluvial enterré	Ø 400mm	1.0 l/s/ha	Commune du Mesnil-Amelot	Oui si faisable	Réseau pluvial en raison de sa proximité	A prévoir
Arrière Gare Mesnil Amelot	ARG LMA	Le Mesnil-Amelot (77)	Tranchée ouverte	Terrain agricole	Favorable sous réserve des résultats des essais de perméabilité in-situ	Non	EP RD401	350 m	pluvial enterré	Ø 400mm	1.0 l/s/ha	CD 77	Oui si faisable	Réseau pluvial en raison de sa proximité	A prévoir
Centre d'exploitation des lignes 16 & 17	020M	Aulnay-sous-Bois / Gonesse (93/95)	Ouvrage Fonctionnel	Ancien site PSA	Défavorable	Non	Bd André Citroën	600m	Pluvial enterré	Ø 2000mm	2.0l/s/ha	DEA93	Non (cf. Analyse de la faisabilité de l'infiltration)	Réseau PSA	Conventi on signée avec PSA

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse de la gestion des eaux pluviales en phase chantier pour le centre d'exploitation des lignes 16 et 17.

Dénomination	Codification des ouvrages / PK pour section aérienne	Commune	Type d'ouvrage	Contexte	Synthèse de la gestion des eaux pluviales en phase chantier							
					Surface totale de l'emprise chantier	Part de l'emprise chantier effectivement aménagée	Surface active (ha)	Infiltration dans le sol	Réseau exutoire pressenti	Gestionnaire	Débit de fuite (l/s/ha)	Volume de rétention estimé en phase chantier (m ³)
Avant Gare Mesnil Amelot	AVG LMA	Le Mesnil-Amelot (77)	Tranchée ouverte	Terrain agricole	2.98 ha	1.37 ha	1.01 ha	Oui si faisable	Eaux pluviales	Commune du Mesnil-Amelot	1.0 l/s/ha	390 m ³
Gare Le Mesnil-Amelot	40LMA	Le Mesnil-Amelot (77)	Gare	Terrain agricole	5.63 ha	2.25 ha	1.80 ha	Oui si faisable	Eaux pluviales	Commune du Mesnil-Amelot	1.0 l/s/ha	700 m ³
Arrière Gare Mesnil Amelot	ARG LMA	Le Mesnil-Amelot (77)	Tranchée ouverte	Terrain agricole	4.17 ha	1.61 ha	1.17 ha	Oui si faisable	Eaux pluviales	CD 77	1.0 l/s/ha	450 m ³
Centre d'exploitation des lignes 16 & 17	0202M	Aulnay-sous-Bois / Gonesse (93/95)	Ouvrage fonctionnel	Ancien site PSA	28.80 ha	22.3	13.60 ha	Non (cf. Analyse de la faisabilité de l'infiltration)	Eaux pluviales	PSA / EPFF	2.0l/s/ha	4500 m ³

Synthèse de la gestion des eaux pluviales en phase exploitation pour le centre d'exploitation des lignes 16 et 17.

Dénomination	Codification des ouvrages / PK pour section aérienne	Commune	Type d'ouvrage	Contexte	Synthèse de la gestion des eaux pluviales en phase exploitation											
					Surface collectée (ha)	Surface active (ha)	Infiltration dans le sol	Réseau exutoire pressenti	Adresse du point de rejet	Gestionnaire	Occurrence de dimensionnement retenue	Débit de fuite (l/s/ha)	Volume de rétention estimé en phase exploitation (m ³)	Type de bassin envisagé	Durée vidange	Surverse en cas de mise en charge
OA 373	3703P	Tremblay-en-France (93)	Ouvrage annexe	Rural	0.12 ha	0.07 ha	Oui si faisable	Eaux pluviales	Fossé Route périphérique Sud	ADP	10 ans	0.4 l/s/ha	60 m ³	Bassin à ciel ouvert	339 h	Parcelle puis voie publique
OA 374	3704P	Tremblay-en-France (93)	Ouvrage annexe	Aéroport Charles de Gaulle	0.05 ha	0.02 ha	Non (cf. Analyse de la faisabilité de l'infiltration)	Eaux pluviales	Réseau ADP	ADP	10 ans	0.4 l/s/ha	0 m ³	Les eaux pluviales seront retenues dans le Bassin des renardières	sans objet	Parcelle puis voie ADP
Gare Aéroport Charles de Gaulle T2	38CG2	Le Mesnil-Amelot (77)	Gare	Aéroport Charles de Gaulle	0.20 ha	0.18 ha	Non (cf. Analyse de la faisabilité de l'infiltration)	Eaux pluviales	Réseau ADP	ADP	100 ans	1.0 l/s/ha	110 m ³	Bassin enterré	157 h	Parcelle puis voie ADP
Gare Aéroport Charles de Gaulle T4	39CG4 OA3801P	Le Mesnil-Amelot (77)	Ouvrage annexe	Aéroport Charles de Gaulle	0.16 ha	0.15 ha	Non (cf. Analyse de la faisabilité de l'infiltration)	Eaux pluviales	Réseau parking ADP	ADP	100 ans	1.0 l/s/ha	0 m ³	Les eaux pluviales seront retenues dans le Bassin des renardières	sans objet	Parcelle puis parking ADP
OA 391	3901P	Le Mesnil-Amelot (77)	Ouvrage annexe	Aéroport Charles de Gaulle	0.09 ha	0.07 ha	Non (cf. Analyse de la faisabilité de l'infiltration)	Eaux pluviales	Rue de New York ADP	ADP	100 ans	1.0 l/s/ha	40 m ³	Bassin à ciel ouvert	125 h	Parcelle puis voie ADP
OA 392	3902P	Le Mesnil-Amelot (77)	Ouvrage annexe	Aéroport Charles de Gaulle	0.04 ha	0.01 ha	Non (cf. Analyse de la faisabilité de l'infiltration)	Eaux pluviales	Route de service ADP	ADP	10 ans	1.0 l/s/ha	0 m ³	Les eaux pluviales seront retenues dans le Bassin des renardières	sans objet	Parcelle puis voie ADP
OA 393	3903P	Le Mesnil-Amelot (77)	Ouvrage annexe	Terrain agricole	0.14 ha	0.10 ha	Oui si faisable	Eaux pluviales	EP RD212	CD 77	100 ans	1.0 l/s/ha	60 m ³	Bassin à ciel ouvert	121 h	Parcelle puis voie publique
Avant Gare Mesnil Amelot	AVG LMA	Le Mesnil-Amelot (77)	Tranchée ouverte	Terrain agricole	1.66 ha	0.82 ha	Oui si faisable	Eaux pluviales	EP voie d'accès dépôt KEOLIS	Commune du Mesnil-Amelot	100 ans	1.0 l/s/ha	490 m ³	Noues + bassin enterré	97 h	Parcelle puis voie publique
Gare Le Mesnil-Amelot	40LMA	Le Mesnil-Amelot (77)	Gare	Terrain agricole	2.20 ha	1.45 ha	Oui si faisable	Eaux pluviales	EP voie d'accès dépôt KEOLIS	Commune du Mesnil-Amelot	100 ans	1.0 l/s/ha	890 m ³	Noues / Fossés	112 h	Parcelle puis voie publique
Arrière Gare Mesnil Amelot	ARG LMA	Le Mesnil-Amelot (77)	Tranchée ouverte	Terrain agricole	3.39 ha	1.83 ha	Oui si faisable	Eaux pluviales	EP RD401	CD 77	100 ans	1.0 l/s/ha	1 140 m ³	Noues + bassin enterré	97 h	Parcelle puis voie publique
Centre d'exploitation des lignes 16 & 17	0202M	Aulnay-sous-Bois / Gonesse (93/95)	Ouvrage Fonctionnel	Ancien site PSA	19.09	10.95 ha	Non (cf. Analyse de la faisabilité de l'infiltration)	Eaux pluviales	Adresse site PSA	EPFF / Commune d'Aulnay-sous-Bois	10 ans	2.0 l/s/ha	3600 m ³	Noues + bassins aériens étanches et canalisations enterrées surdimensionnées	45h	Parcelle puis voie publique

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La gestion des eaux pluviales en phase exploitation repose sur l'infiltration des eaux pluviales associée, en fonction de la perméabilité des sols et des emprises disponibles, à un rejet au réseau pluvial, après stockage et traitement. Avec ces équipements, le rejet au réseau est conforme aux exigences des gestionnaires. Les impacts des rejets d'eaux pluviales en phase exploitation seront maîtrisés.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des impacts et mesures concernant les eaux superficielles et les risques associés.

Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Tunnel sud entre l'OA 3500P et l'OA 3501P au croisement avec la Morée canalisée et enterrée	Perturbation du réseau hydrographique	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Approfondissement du profil en long du tunnel au croisement avec la Morée - Utilisation d'un tunnelier à pression de confinement pour l'exécution des travaux tout en assurant la stabilité du front de taille lors du creusement - Mise en œuvre de dispositions particulières au droit des points particuliers <p><i>Éventuellement :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Renforcement de structure avant et/ou après le passage du tunnelier - Traitement du terrain avant le passage du tunnelier <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Nul	Sans objet	Phase chantier et Phase exploitation Sans objet	Intégrés au coût des travaux
Centre d'exploitation	Inondation par les eaux de ruissellement	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix d'un mode de rejet des eaux pluviales adapté au contexte avec rejet dans les réseaux d'assainissement du CD93 - Echanges avec les gestionnaires des réseaux à proximité pour définir les modalités de rejet dans les réseaux existants concernés - Mise en place d'ouvrages temporaires de collecte, de rétention et de traitement des eaux pluviales au niveau des emprises chantier - Entretien des engins sur des aires étanchéifiées, abritées et aménagées avec système de stockage des produits polluants <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'ouvrages définitifs de collecte, de rétention et de traitement des eaux pluviales 	Pas d'impact	Sans objet	Phase chantier et Phase exploitation Contrôle et entretien des ouvrages d'assainissement afin de maintenir en permanence la capacité, intégrité et les fonctionnalités du système d'évacuation des eaux de ruissellement	Intégrés aux coûts de travaux du centre d'exploitation

Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Emprises chantiers L'ensemble des gares Les ouvrages annexes Les sections aériennes de la Ligne 17 Nord Le Centre d'exploitation	Imperméabilisation des sols et gestion des eaux pluviales - Aspects quantitatifs et qualitatifs	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix d'un mode de rejet des eaux pluviales adapté au contexte et par ordre préférentiel : infiltration dans le sol ; rejet direct dans un cours d'eau ; rejet dans un réseau d'assainissement existant pluvial ou unitaire - Consultation des gestionnaires des réseaux humides pour obtention des modalités de rejet puis de l'autorisation de se rejeter dans les réseaux existants concernés - Mise en place d'ouvrages temporaires de collecte, de rétention et de traitement des eaux pluviales au niveau des emprises chantier - Mise en place d'ouvrages définitifs de collecte, de rétention et de traitement des eaux pluviales - Mise en place d'un Plan de Secours en cas de pollutions accidentelles ou d'incidents - Entretien des engins sur des aires aménagées et système de stockage des produits polluants <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintien et suivi des mesures mises en œuvre dès la phase chantier 	Nul	Sans objet	Phase chantier et Phase exploitation Contrôle et entretien des ouvrages d'assainissement afin de maintenir en permanence la capacité, intégrité, fonctionnalité de l'assainissement	Intégrés au coût des travaux et au coût d'exploitation de la Ligne 17 Nord
Les gares enterrées : Le Bourget Aéroport, Triangle de Gonesse et Aéroport - Charles de Gaulle T2 Les ouvrages annexes	Rejet des eaux résiduelles vers les réseaux d'eaux usées ou unitaires	<p>Phase chantier</p> <p>Sans objet</p> <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Limitation des débits à la source ; Les ouvrages et le tunnel sont conçus pour être étanches à l'eau souterraine autant que possible. - Mise en œuvre éventuelle de dispositifs de traitement adaptés à la qualité des eaux à rejeter et aux prescriptions des gestionnaires des réseaux. 	Faible	Sans objet	<p>Phase chantier</p> <p>Sans objet</p> <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entretien régulier des fosses d'époussemment, des systèmes de pompage, et des éventuels ouvrages de traitement - Éventuellement un suivi quantitatif et qualitatif des débits rejetés en fonction des demandes des gestionnaires des réseaux 	Intégrés au coût d'exploitation de la Ligne 17 Nord

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Centre d'exploitation	Surcharges hydraulique et polluante sur les infrastructures existantes à l'aval => rejets directs => risque de pollution du milieu récepteur par les eaux usées	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix d'un mode de rejet des eaux pluviales adapté au contexte avec rejet dans les réseaux d'eaux usées du CD93 - Echanges avec les gestionnaires des réseaux à proximité pour définir les modalités de rejet dans les réseaux existants concernés <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintien et suivi des mesures mises en œuvre dès la phase chantier - Mise en place d'ouvrages définitifs de collecte des eaux usées 	Pas d'impact	Sans objet	<p>Phase chantier et Phase exploitation</p> <p>Contrôle et entretien des ouvrages d'assainissement afin de maintenir en permanence la capacité, intégrité, fonctionnalité de l'assainissement</p>	Intégrés aux coûts de travaux du centre d'exploitation
Centre d'exploitation	Surcharges hydraulique et polluante sur les infrastructures existantes à l'aval => rejets directs => risque de pollution du milieu récepteur par les eaux usées	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix d'un mode de rejet des eaux pluviales adapté au contexte avec rejet dans les réseaux d'eaux usées du CD93 - Echanges avec les gestionnaires des réseaux à proximité pour définir les modalités de rejet dans les réseaux existants concernés <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintien et suivi des mesures mises en œuvre dès la phase chantier - Mise en place d'ouvrages définitifs de collecte des eaux usées 	Pas d'impact	Sans objet	<p>Phase chantier et Phase exploitation</p> <p>Contrôle et entretien des ouvrages d'assainissement afin de maintenir en permanence la capacité, intégrité, fonctionnalité de l'assainissement</p>	Intégrés aux coûts de travaux du centre d'exploitation
Centre d'exploitation	Risque de pollution du milieu récepteur par les eaux usées industrielles par les eaux d'extinction d'incendie	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - sans objet <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - rétention des eaux d'extinction incendie au niveau des canalisations et des bassins de rétention des eaux pluviales qui seront également dimensionnés pour recevoir les eaux d'extinction incendie - pompage des eaux et envoi vers une filière de traitement agréée. 	Pas d'impact	Sans objet	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - sans objet <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - sans objet 	Intégrés aux coûts de travaux du centre d'exploitation
Centre d'exploitation	Risque de pollution du milieu récepteur par déversement accidentel de polluant	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> Aires de stockage étanches, selon règles de l'art Règles de gestion de chantier <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> Présence d'une dalle béton au sol Stockage des produits dangereux sur rétention Traitement des eaux avant rejet dans le réseau eaux usées domestiques Traitement spécifique pour les eaux usées industrielles générées par l'activité du site 	Pas d'impact	Sans objet	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> Suivi des pollutions accidentelles <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> Contrôle et entretien régulier des installations avec suivi des pollutions accidentelles notables ou significatives le cas échéant 	Intégrés aux coûts de travaux du centre d'exploitation

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne la synthèse des impacts et mesures concernant les eaux superficielles et les risques associés, le centre d'exploitation n'a pas d'impact résiduel et aucune mesure de compensation n'est nécessaire.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des impacts et mesures concernant les eaux souterraines et les risques associés - Impact sur les phénomènes de dissolution du gypse.

Secteur concerné	Type de l'impact	Mesures d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Section 1 : Le Bourget au nord de l'aéroport du Bourget Absence de zone à enjeu			Nul			
Section 2 : Triangle de Gonesse Absence de zone à enjeu			Nul			
Section 3 : PEX La partie sud du Centre d'exploitation est signalée en zone à risque de dissolution (zonage réglementaire).	Impact sur les phénomènes de dissolution du gypse	Phases études et chantier - Mise en œuvre de méthodes constructives adaptées : creusement au tunnelier, réalisation de certains ouvrages sous protection de parois moulées ; - Réinjection des époux d'exhaures lorsque cela est faisable.	Nul	Sans objet	Phases études et chantier - Mise en place d'un suivi des niveaux de la nappe. Phase exploitation - Maintien du dispositif de suivi des niveaux de la nappe	Intégrés au coût des travaux
Section 4 : Tremblay-en-France Absence de zone à enjeu		Phase exploitation Sans objet.	Nul			
Section 5 : Aéroport Roissy-Charles de Gaulle Absence de zone à enjeu			Nul			
Section 6 : Mesnil-Amelot Absence de zone à enjeu			Nul			

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des impacts et mesures liés aux habitats naturels et semi-naturels.

Secteur concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Tous les secteurs	Risque de dégradation voire destruction des habitats naturels et semi-naturels par les emprises du chantier	<p>Phases études et chantier Evitement des principales friches Limitation des emprises chantier</p> <p>Création d'une noue de gestion des eaux et aménagements d'intérêts écologiques du secteur Paris-Nord</p> <p>Phase exploitation Sans objet</p>	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre	<p>Phases études et chantier Sans objet</p> <p>Phase exploitation Sans objet</p>	Intégré au projet
OA3502P, OA3503P, OA3505P (à proximité immédiate), Triangle de Gonesse (36TDG), Paris-Nord, Parc des Expositions (37PEX), Tremblay-en-France/OA3701P, OA3704P, Aéroport Charles de Gaulle T2 (38CG2), Le Mesnil-Amelot (40LMA), centre d'exploitation	Risque de dégradation des habitats naturels et semi-naturels par propagation d'espèces végétales invasives lors de la phase travaux	<p>Phases études et chantier Lutte contre la prolifération des espèces invasives</p> <p>Phase exploitation Sans objet</p>	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre	<p>Phases études et chantier Suivi du respect des filières d'élimination des terres contaminées par les espèces invasives Suivi des stocks de terre végétale</p> <p>Phase exploitation Contrôle pendant 3 ans du développement des espèces invasives</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Repérage spécifique en amont au démarrage des travaux intégré à la mission de coordination environnementale - Coûts d'évitement de la propagation des espèces invasives variable selon les stations concernées par les travaux lors de leur démarrage

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne la synthèse des impacts et mesures liés aux habitats naturels et semi-naturels, le centre d'exploitation a un impact résiduel faible et aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des impacts et mesures liés à la flore.

Secteur concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Triangle de Gonesse, Paris-Nord, Tremblay-en-France, Le Mesnil-Amelot, centre d'exploitation	Risque de destruction de stations d'espèces végétales patrimoniales	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Collecte des graines de Renouée fluette et Rorippe des bois à l'été 2018, avant démarrage du chantier et semis en fin de chantier sur le site de Paris-Nord - Balisage du chantier pour éviter son extension - Balisage des stations d'espèces végétales patrimoniales présentes à proximité du chantier <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre	<p>Phase chantier</p> <p>Suivi du chantier par un écologue</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Rubalise entre 15€ le rouleau de 500 m (rubalise simple) et 32€ le rouleau de 250 m (rubalise biodégradable et personnalisable) Collecte de graines et semis en fin de chantier : 4 jours d'écologie à 600 €/j.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne la synthèse des impacts et mesures liés à la flore, le centre d'exploitation a un impact résiduel faible et aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.

Synthèse des impacts et mesures concernant la faune.

Secteur concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
OA3503P, OA3505P, Triangle de Gonesse (36TDG), Paris-Nord, Parc des Expositions (37PEX), OA3701P, Emprises déportées 1 et 2, centre d'exploitation	Risque de dégradation voire destruction des habitats d'espèces d'insectes et des individus	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Limitation et balisage des emprises chantier - Réaménagement des sites à l'issue des travaux pour l'OA3505P, Paris Nord et l'OA3701P) - Réaménagement des sites sous réserve de l'accord des propriétaires et/ou gestionnaires futurs des sites pour l'OA3503P, le Triangle de Gonesse, le Parc des Expositions et les emprises déportées 1 et 2. <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Modéré pour l'Oedipode émeraude Faible pour toutes les autres espèces	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivi des mesures réalisés par un écologue accompagnant les phases de préparation au chantier et de chantier <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation d'un suivi des orthoptères sous la forme d'Indices Horaires d'Abondance 	- Rubalise entre 15€ le rouleau de 500 m (rubalise simple) et 32€ le rouleau de 250 m (rubalise biodégradable et personnalisable) - Coûts de restauration des emprises chantier variable selon les opérations de remise en état
Tremblay-en-France	Risque de dégradation voire destruction des habitats d'espèces d'amphibiens et des individus	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation du comblement du fossé en dehors de la période de reproduction des amphibiens - Diagnostic avant le démarrage des travaux puis pêche de sauvegarde si présence avérée. <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Nul	Création de l'habitat humide (Compensation zones humides)	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivi des mesures réalisés par un écologue accompagnant les phases de préparation au chantier et de chantier <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Si nécessaire : Pêche de sauvegarde : 1 journée d'écologie à 600 €/j
OA3505P, Triangle de Gonesse (36TDG), Paris-Nord, Tremblay-en-France, centre d'exploitation	Risque de dégradation voire destruction des habitats d'espèces de reptiles et des individus	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evitement des principaux habitats du Lézard des murailles : le faisceau ferroviaire de l'ancienne usine PSA d'Aulnay-sous-Bois, a friche industrielle du Triangle de Gonesse et le cimetière de Tremblay - Réaménagement des sites à l'issue des travaux (micro-habitats favorables au Lézard des murailles) sur les sites de Paris-Nord et de l'OA3505P <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivi des mesures réalisés par un écologue accompagnant les phases de préparation au chantier et de chantier <p>Phase exploitation</p> <p>Sans objet</p>	- 5 k€ pour l'aménagement de 6 micro-habitats (y.c. fourniture matériaux)

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne la synthèse des impacts et mesures concernant la faune, le centre d'exploitation a un impact résiduel faible et aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.

Synthèse des impacts et mesures concernant le patrimoine archéologique.

Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Section en tranchée couverte et emprises chantier	Risque d'atteintes aux vestiges archéologiques Risque de découverte fortuite	Phases études et chantier - Mise en œuvre de la démarche d'archéologie préventive - diagnostics archéologiques prescrits sur les communes de Gonesse et du Mesnil-Amelot - Alerte du Ministère des Affaires Culturelles en cas de découverte fortuite Phase exploitation Sans objet	Non quantifiable en l'état des connaissances	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre	Phase chantier Sans objet Phase exploitation Sans objet	Indéterminé

Synthèse des impacts et mesures d'accompagnement concernant la population, les emplois et l'occupation du sol.

Thématique	Site concerné	Type d'impact	Mesure d'évitement et de réduction ou mesures d'optimisation	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Population	Ensemble de la Ligne 17 Nord	Nuisances pour la population	Phase chantier : Accès aux aires de chantier réglementé Organisation du chantier limitant l'impact visuel lié aux dépôts de matériaux et salissures dû aux passages des engins Optimisation des itinéraires des engins Déviation en cas de coupures d'accès routiers.	Phase chantier : Faible.	Phase chantier : Sans objet.	Phase chantier : Suivi des plaintes.	Phase chantier : Sans objet.
Emploi		Création d'emploi (ou maintien des postes existants)	Phase chantier : Sans objet.	Phase chantier : Positif.		Phase chantier : Sans objet.	
Occupation des sols		Consommation temporaire d'espaces agricoles et urbains.	Phase chantier : Emprise de chantier réduite au maximum. Optimisation de la localisation des tunneliers. Optimisation des itinéraires des engins de chantier et mise en place de déviations. Remise en état des zones de chantier. Convention d'occupation temporaire avec les propriétaires des espaces publics ou privés.	Phase chantier : Faible.		Phase chantier : Les emprises des chantiers seront délimitées précisément lors des études de conception et le respect des limites par les entrepreneurs seront contrôlés durant toute la phase de chantier.	
Croissance démographique et crise du logement	Section 1 : du Bourget au nord de l'aéroport du Bourget	Attraction d'habitants supplémentaires dans des proportions importantes dans les communes de la section étudiée à l'horizon 2030 par rapport à la référence sans Grand Paris Express.	Phase exploitation : Mise en place de mesures pour supporter la densification et favoriser les impacts positifs du projet. Mise en place de Contrats de Développement Territorial.	Phase exploitation : Modéré.	Phase exploitation : Sans objet.	Phase exploitation : Suivi de la compacité du développement urbain à venir via deux outils existants : FEVO MOS, et l'axe MOS. Mise en place, avec les partenaires de la SGP, d'un dispositif qui permettra de faire le point régulièrement sur l'évolution localisée de l'emploi de la population, des constructions de logements et de bureaux ainsi que des prix immobiliers, et de comparer ces évolutions avec les prévisions sous-jacentes aux évaluations du projet.	Phase exploitation : Les mesures d'optimisation consistent principalement en l'utilisation ou l'élaboration d'outils de planification, ce qui n'implique pas nécessairement de coûts directs et ne relève pas de la responsabilité de la SGP. Il n'est donc pas pertinent d'estimer les coûts des mesures à ce stade d'avancement du projet.
	Section 2 : Triangle de Gonesse	Attraction d'habitants supplémentaires dans les communes Le Blanc-Mesnil et Aulnay-sous-Bois à l'horizon 2030 par rapport à la référence sans Grand Paris Express.	Phase exploitation : Créer une capacité d'accueil appropriée à la croissance prévue de la population et de l'emploi. Mise en place de Contrats de Développement Territorial.	Phase exploitation : Modéré.			
	Section 3 : PIEX	La croissance de la population attendue n'est pas particulièrement prononcée dans ce secteur.	Phase exploitation : Accompagner les opérations de densification dite « douce ». Mise en place de Contrats de Développement Territorial.	Phase exploitation : Faible.			
	Section 4 : Tremblay-en-France	La croissance de la population attendue n'est pas particulièrement prononcée dans ce secteur.	Phase exploitation : Accompagner les opérations de densification dite « douce ». Mise en place de Contrats de Développement Territorial.	Phase exploitation : Faible.			

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

	Section 5 : Aéroport Roissy-Charles de Gaulle	Hormis la commune de Roissy-en-France, les développements démographiques futurs ne se focalisent pas sur cette section.	Phase exploitation : Accompagner les opérations de densification dite « douce ». Mise en place de Contrats de Développement Territorial.	Phase exploitation : Faible.			
	Section 6 : Le Mesnil-Amelot	Densification supplémentaire des territoires à proximité des gares permettant la préservation d'espaces ruraux.	Phase exploitation : Créer une capacité d'accueil appropriée à la croissance prévue de la population et de l'emploi. Créer des réseaux de transport de rabattement efficaces. Mise en place de Contrats de Développement Territorial.	Phase exploitation : Positif.			
Emploi, déséquilibres habitat/emploi et inégalités territoriales	Ensemble de la Ligne 17 Nord	Attraction de nombreux emplois supplémentaires à l'horizon 2030 par rapport à la référence sans Grand Paris Express dans les communes du tracé. Amélioration de la desserte des communes traversées par la ligne 17 Nord et donc des liaisons vers le centre de Paris et vers les autres bassins d'emplois du cœur d'agglomération grâce aux correspondances offertes par la Ligne 17 Nord, notamment avec les autres lignes du Grand Paris Express.	Phase exploitation : Sans objet.	Phase exploitation : Sans objet.	Phase exploitation : Sans objet.		
Consommation des espaces et densification	Section 1 : du Bourget au nord de l'aéroport du Bourget	Préservation d'espaces naturels de l'urbanisation nouvelle dans les communes Le Bourget et Drancy.	Phase exploitation : Consommation d'espaces ruraux et urbains de façon temporaire (chantier) ou permanente (remblai, gares et ouvrages annexes). Diminution de la construction de réseaux de viabilisation pour l'urbanisation nouvelle à l'horizon 2030 dans les communes du fuseau d'étude (en particulier Le Bourget et Drancy, Le Blanc-Mesnil et Gonesse). Assurer un développement urbain conforme aux objectifs du Grenelle Mise en place de Contrats de Développement Territorial	Phase exploitation : Faible.	Phase exploitation : Sans objet.		
	Section 2 : Triangle de Gonesse	Préservation de nombreux espaces naturels de l'urbanisation nouvelle, en particulier dans la commune Le Blanc-Mesnil et Gonesse à l'horizon 2030.					
	Section 3 : PIEX	Préservation modérée d'espaces de l'urbanisation nouvelle à l'horizon 2030.					
	Section 4 : Tremblay-en-France	Préservation importante d'espaces de l'urbanisation nouvelle à l'horizon 2030.					
	Section 5 : Aéroport Roissy-Charles de Gaulle	Préservation d'espaces de l'urbanisation nouvelle à l'horizon 2030 dans la commune de Roissy-en-France. Densification supplémentaire des territoires à proximité des gares permettant la préservation d'espaces ruraux.					
	Section 6 : Le Mesnil-Amelot	Densification supplémentaire des territoires à proximité des gares permettant la préservation d'espaces ruraux.		Phase exploitation : Positif.			

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des impacts et mesures d'accompagnement concernant les risques industriels.

Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
1 : Ouvrage annexe OA 3502P.	Incendie sur une ICPE (entrepôt logistique PROLOGIS France CLV) à proximité de l'OA 3502P (soixantaine de mètres environ).	Phase chantier : Arrêt du chantier en cas d'incendie. Intervention des services de secours	Faible.	Sans objet.	Sans objet.	Intégrés aux coûts du projet.
2 et 3 : Section aérienne entre les gares Triangle de Gonesse et Parc des Expositions	Incendie sur un site SEVESO seuil bas (NORD STOCK CHEM) à proximité du tracé (150 m environ) : - Feu ; Dégagement de fumées potentiellement toxiques.	Phase chantier : - Arrêt du chantier en cas d'incendie. - Intervention des services de secours.	Nul.	Sans objet.	Sans objet.	
		Phase exploitation : - Arrêt intégral ou partiel du service de voyageurs en cas de crise avérée sur la ligne ou sur un réseau de transport en correspondance ; - Intervention des services de secours.	Faible à nul.			
3 : Centre d'exploitation.	Incendie sur une ICPE (entrepôt logistique ID LOGISTICS FRANCE) à proximité du centre d'exploitation.	Phase chantier : - Arrêt du chantier en cas d'incendie. - Intervention des services de secours. Phase exploitation : - Arrêt intégral ou partiel de l'activité sur le centre d'exploitation ; - Intervention des services de secours.	Faible.	Sans objet.	Sans objet.	
	Impact résultant du classement ICPE du centre d'exploitation : explosion, incendie, émanation toxique.	Phase chantier : Tranche 2 du dossier de d'autorisation environnementale de la Ligne 17 Nord nécessaire pour le centre d'exploitation. Phase exploitation : Respect des prescriptions réglementaires d'exploitation ; - Information et formation du personnel concernant les risques sur site.	Faible.	Sans objet.	Entretien et maintenance des matériels et engins ; Contrôle des ICPE par organisme agréé conformément à la réglementation.	

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne la synthèse des impacts et mesures d'accompagnement concernant les risques industriels, le centre d'exploitation a un impact résiduel faible et aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des impacts et mesures d'accompagnement concernant la mobilité.

Thématique	Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
/	1 : Le Bourget Aéroport	Phase chantier : - Perturbations temporaires de la circulation et de l'accessibilité ; - Dévoisement temporaire.	Phase chantier : - Gestion des déblais et plan de circulation concernant les déplacements automobiles ; - Maintien/déviations et entretiens des itinéraires modes doux ; - Limitation de la réduction des places de stationnement ; - Organisation des chantiers pour laisser accès aux activités ; - Balisage et délimitation claire du chantier ; - Communication et information des différentes parties prenantes (riverains, commerçants, etc.) ; - Coordination entre la SGP et les autres exploitants/gestionnaires d'infrastructure pour déterminer les dispositions à mettre en œuvre afin de planifier en amont les perturbations ; - Des études seront menées par le STIF et les exploitations de lignes de bus pour prévoir l'ajustement de l'offre de transport au fur et à mesure de l'avancement des chantiers ; - Actions de communication auprès des usagers des lignes ; - Le phasage des travaux se fera en concertation avec les maîtres d'ouvrage des opérations susceptibles d'interagir avec la réalisation du projet ; - Signalisation des circulations du chantier en adéquation avec le trafic existant ; - Diminution de la vitesse des usagers et du personnel.	Non quantifiable.	Sans objet.	Sans objet.	Intégré au coût du projet.
	1 : OA 3500P	Phase chantier : - Perturbations temporaires de la circulation et de l'entrée du parking ; - Déviation piétonne ; - Neutralisation de pistes cyclables et d'une voie.					
	1 : OA 3501P	Phase chantier : Déviation de la rue de Madrid					
	2 : Raccordement centre d'exploitation - Ligne 16	Phase chantier : Perturbations temporaires de la circulation et de l'accessibilité.					
	2 : Autoroute A1/A3 RD40 Franchissement des voies SNCF	Phase chantier : Perturbations temporaires de la circulation et de l'accessibilité de nuit.					
	3 : Gare le Parc des Expositions	Phase chantier : - Dévoisement temporaire ; - Fermeture temporaire d'un tronçon ; - Perturbations temporaires du fonctionnement des transports en commun (ralentissement, modifications d'itinéraires, déplacements de points d'arrêt).					
	4 : ZAC Aerolians	Phase chantier : - Perturbations temporaires de la circulation et de l'accessibilité de jour et de nuit ; - Interactions avec les autres chantiers.					
	5 : OA 3704P	Phase chantier : Perturbations temporaires de la circulation et de l'accessibilité.					
	5 : Gare Aéroport Charles de Gaulle T4	Phase chantier : - Perturbations temporaires de la circulation et de l'accessibilité ; - Fermeture d'une partie du parking longue durée PX.					
	6 : Le Mesnil-Amelot	Phase chantier : Les emprises chantier n'impacte aucune voirie, places de stationnement ou parking sur ce secteur.					
Déplacement des Franciliens	Ensemble de la Ligne 17 Nord	Phase exploitation : - Amélioration de la desserte et de l'offre/restructuration du réseau ; - Augmentation des déplacements en transports en commun ; - Amélioration de la desserte en transports en commun des grands équipements actuels et futurs.	Organiser l'intermodalité en liaison avec le STIF et les gestionnaires de voiries, en fonction des opportunités de rabattement les plus adaptées ; articulation avec le réseau de transports en commun de surface notamment, mais aussi avec le réseau routier structurant.	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.
		Phase exploitation : - Les gares seront de véritables pôles multimodaux permettant un accès aisé aux modes actifs	Sans objet.				
		Phase exploitation : Augmentation de 0,2 point de la part modale des transports en commun et diminution de 0,1 point de la part modale voiture.	Sans objet.				
Charge et saturation des réseaux		Phase exploitation : - Diminution de la charge du réseau routier de -0,4% - Augmentation de la fréquentation du réseau du Grand Paris Express dans son ensemble, notamment celle des deux lignes 16 et 17 exploitées conjointement.	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des impacts et mesures d'accompagnement concernant la sécurité routière.

Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Ensemble de la Ligne 17 Nord	<p>Phase chantier : Perturbation des zones de circulation des véhicules et des cheminements piétons durant la phase chantier.</p> <p>Phase exploitation : Diminution sensible du nombre d'accidents de la route en phase d'exploitation.</p>	<p>Phase chantier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respect des normes de sécurité aux abords des bases chantier ; - Elaboration et mise en œuvre de circulation et de signalisation locaux <p>Phase exploitation : Sans objet.</p>	<p>Phase chantier : Non quantifiable.</p> <p>Phase exploitation : Positif</p>	Sans objet.	Analyse des statistiques d'accidentologie annuelles.	Intégrés aux coûts du projet.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Impacts et mesures liés à la consommation énergétique.

Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Ensemble de la ligne	Hausse temporaire des consommations énergétiques liées directement et indirectement aux chantiers de la Ligne 17 Nord	Phases études et chantier Rationaliser et optimiser le transport de matériaux et de déblais Phase exploitation Sans objet	Contrebalancé par les impacts positifs permanents liés au report modal et au bâti en phase d'exploitation	Sans objet	Respect des plannings en phase chantier	Sans objet
	Hausse des consommations énergétiques liées au fonctionnement des infrastructures en phase d'exploitation	Phases études et chantier -Définition de choix stratégiques réduisant les besoins de l'infrastructure -Construction de bâtiments faiblement énergivores -Préconisations liées à l'optimisation de la consommation énergétique -Encourager le recours à l'utilisation d'énergies renouvelables Phase d'exploitation -Utilisation d'un système de récupération de l'énergie cinétique au freinage -Mise en place de mesures incitant à l'utilisation des transports en commun au détriment des véhicules particuliers	Contrebalancé par les impacts positifs permanents liés au report modal et au bâti en phase d'exploitation	Sans objet	Evaluation des consommations du matériel roulant et des bâtiments en cours d'exploitation (avec mise en place d'indicateurs de suivi)	Sans objet
	Baisse des consommations énergétiques du trafic routier induites par le report modal et l'amélioration des conditions de circulation automobiles globales en phase d'exploitation	Phases études et chantier Encourager le report modal vers les transports en commun Phase d'exploitation Mise en place de mesures incitant à l'utilisation des transports en commun au détriment des véhicules particuliers	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Bilan global : baisse globale et durable des consommations énergétiques	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet

Impacts et mesures liés aux émissions de gaz à effets de serre.

Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Ensemble de la ligne	Emissions de GES liées aux travaux et études préalables à la construction de la Ligne 17 Nord	Phases études et chantier Bilan carbone des études préalables à la construction Phase exploitation Sans objet	Sans objet	Sans objet		Sans objet
	Emissions de GES liées à la construction de l'infrastructure	Phases études et chantier Choix de méthodes constructives limitant les émissions Phase exploitation Sans objet	Sans objet	Sans objet		Intégré aux coûts du projet
	Emissions de GES liées au fonctionnement du métro	Phases études et chantier -Définition de choix stratégiques réduisant les besoins de l'infrastructure -Construction de bâtiments faiblement énergivores Phase exploitation -Préconisations liées à l'optimisation de la consommation énergétique -Encourager le recours à l'utilisation d'énergies renouvelables	Sans objet	Sans objet	Outil de suivi des émissions de GES	Intégré aux coûts du projet
	Réduction des émissions de GES du trafic routier grâce au report modal de la voiture vers les transports publics	Phase chantier Sans objet Phase exploitation Encourager le report modal vers les transports en commun	Sans objet	Sans objet		Sans objet
	Réduction des émissions de GES du bâti liée au développement d'une structure urbaine plus durable	Phase chantier Sans objet Phase exploitation Favoriser la densification autour des gares et limiter l'étalement urbain territorial	Sans objet	Sans objet		Sans objet
	Bilan global : réduction globale et durable des émissions de gaz à effet de serre de la Région Ile-de-France	Sans objet	Sans objet	Positif	Sans objet	Sans objet

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des analyses liées au développement des énergies renouvelables sur les gares et le centre d'exploitation de la Ligne 17 Nord.

Thématique	Site concerné	Volonté de la Société du Grand Paris	Potentiels pouvant être développés au droit des gares de la Ligne 17 Nord	Niveau d'impact résiduel	Coûts
Energies renouvelables	Ensemble des gares de la Ligne 17 Nord	Développement des énergies renouvelables dans le cadre de la construction et de l'exploitation de la Ligne 17 Nord.	Deux potentiels en énergie renouvelable sont envisageables sur les gares de la Ligne 17 Nord : <ul style="list-style-type: none"> - Le potentiel photovoltaïque, - Le chauffage et la climatisation des sites. Dans la mesure du possible, ces potentiels seront pris en compte dans la conception des gares de la Ligne 17 Nord.	Impact positif en cas de mise en place de ces dispositifs sur les gares de la Ligne 17 Nord	Inclus dans le coût du projet
	Centre d'exploitation de la Ligne 17 Nord		Deux potentiels en énergie renouvelable sont envisageables sur le centre d'exploitation de la Ligne 17 Nord : <ul style="list-style-type: none"> - Le potentiel photovoltaïque, - Le chauffage et la climatisation des sites. Dans la mesure du possible, ces potentiels seront pris en compte dans la conception du centre d'exploitation de la Ligne 17 Nord.	Impact positif en cas de mise en place de ces dispositifs sur le centre d'exploitation de la Ligne 17 Nord	Inclus dans le coût du projet

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne la synthèse des analyses liées au développement des énergies renouvelables sur le centre d'exploitation, deux potentiels en énergie renouvelable sont envisageables :

- **Le potentiel photovoltaïque**
- **Le chauffage et la climatisation des sites**

Dans la mesure du possible, ces potentiels seront pris en compte dans la conception du centre d'exploitation. Dans ce cas, l'impact résiduel sera positif.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des impacts et mesures liés à la qualité de l'air.

Site concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesures de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Ensemble de la ligne	Emissions de poussières et de polluants atmosphériques liées aux camions et engins de chantier.	<p>Phases études et chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> -Limitation de l'émission de poussières -Rationalisation et optimisation du transport et du stockage de matériaux et de déblais -Plans locaux de circulation temporaires -Conception générale des ouvrages et phasages des chantiers 	Faible à modéré	Sans objet	Sans objet	Intégré au coût des travaux
	Emissions de polluants atmosphériques dans l'air extérieur induits par le fonctionnement des infrastructures du Grand Paris.	<p>Phase exploitation</p> <p>La limitation des concentrations en particules fines dans l'environnement confiné des gares, des rames de métro et des tunnels (via réduction des émissions à la source, optimisation des dispositifs de ventilation/filtration, équipement de rames avec ventilation etc.)</p>	Non quantifiable	Sans objet	Indices de qualité de l'air régionaux	Intégré au coût des travaux
	Diminution des émissions de polluants atmosphériques et amélioration globale de la qualité de l'air en phase d'exploitation grâce au report modal vers les transports publics et à l'amélioration du parc bâti accompagnant la mise en service du Grand Paris.	Sans objet	Faible à modéré	Sans objet	Indices de qualité de l'air régionaux	Sans objet
	Risque d'augmentation de l'exposition des usagers aux particules fines dans les espaces intérieurs confinés des gares de la Ligne 17 Nord	<p>Phase exploitation</p> <p>La limitation des concentrations en particules fines dans l'environnement confiné des gares, des rames de métro et des tunnels (via réduction des émissions à la source, optimisation des dispositifs de ventilation/filtration, équipement de rames avec ventilation etc.)</p>	Faible à modéré	Sans objet	<p>Phase exploitation</p> <p>Suivi dans le temps des concentrations des divers polluants dans les espaces publics du réseau du Grand Paris Express</p>	Intégré au coût des travaux

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne la synthèse des impacts et mesures liés à la qualité de l'air, le centre d'exploitation a un niveau d'impact résiduel faible à modéré et aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des impacts et mesures concernant l'environnement sonore.

Secteur concerné	Type de l'impact	Mesures d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Ensemble des gares et des ouvrages de ventilation	<p>Phase chantier Nuisances sonores ponctuelles engendrées par les activités de chantier</p> <p>Phase d'exploitation Augmentation des niveaux sonores liée à l'exploitation des gares et aux équipements techniques (OA et gares)</p>	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix des équipements et engins de chantier les moins bruyants - Méthodes constructives de parois moulées - Horaires des travaux déterminés en fonction des contextes locaux et des contraintes chantier - Organisation des zones de chantier <p>Phase d'exploitation</p> <p>Mesures génériques intégrées aux modélisations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Implantation des ouvrages de sécurité le plus éloigné possible des zones à enjeux ; - Arrêt des ventilateurs en période de nuit lorsque les contraintes techniques le permettent ; - Mise en place de pièges à sons pour les ouvrages de désenfumage. <p>Mesures supplémentaires pour les OA</p> <p>Mise en place de silencieux pour les OA 3407P, 3500P et 3701P</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de dispositifs d'atténuation acoustique pour les OA3500P et OA3701P <p>Modification de l'emplacement de la grille en aval des deux silencieux en toiture pour l'OA 3903P</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rotation à 180° de l'OA 3505P 	<p>Phase chantier</p> <p>En raison du caractère variable des bruits inhérents à la phase de chantier, il n'est pas possible de totalement supprimer les impacts sonores durant cette phase. Néanmoins grâce aux mesures générales d'évitements et de réduction du bruit prises, les impacts résiduels seront nettement réduits.</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Impact faible pour l'ensemble des gares et OA (ventilation).</p>	Sans objet	<p>Phase chantier : Mise en place de supports de communication adaptés</p> <ul style="list-style-type: none"> - Présence d'agents de proximité sur les chantiers <p>Phase exploitation Mesures <i>in situ</i> du niveau de bruit</p>	Intégrés au coût du projet
Section souterraine	<p>Phase chantier Nuisances sonores ponctuelles engendrées par les activités de chantier</p> <p>Phase exploitation Sans objet</p>	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creusement au tunnelier, - Choix de sites pour le départ des tunneliers dans des secteurs offrant des spécificités permettant de limiter les impacts liés au bruit, - Horaires des travaux déterminés en fonction des contextes locaux et des contraintes chantier - Organisation des zones de chantier <p>Phase exploitation Sans objet</p>	<p>Phase chantier</p> <p>Impact nul pour le creusement au tunnelier</p> <p>Impact nul à modéré pour les 5 puits de départs tunnelier</p> <p>Phase exploitation Sans objet</p>	Sans objet	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de supports de communication adaptés - Présence d'agents de proximité sur les chantiers <p>Phase exploitation Sans objet</p>	Intégrés au coût du projet

Secteur concerné	Type de l'impact	Mesures d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Section aérienne Gonesse - Tremblay en France Section en tranchée ouverte- Le Mesnil Amelot	<p>Phase chantier Nuisances sonores ponctuelles engendrées par les activités des chantiers</p> <p>Phase exploitation Augmentation des niveaux sonores liée au passage des métros sur sections en remblais, déblais, en viaduc et en tranchée ouverte</p>	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix de sites pour travaux dans des secteurs offrant des spécificités permettant de limiter les impacts liés au bruit, - Travail avec des éléments préfabriqués en vue de réduire la durée des chantiers - Horaires des travaux déterminés en fonction des contextes locaux et des contraintes chantier - Organisation des zones de chantier <p>Phase exploitation</p> <p>Section Gonesse - Tremblay-en-France :- Intégration de la section aérienne dans des zones à caractère économique ou des zones agricoles en mutation présentant une sensibilité réduite vis-à-vis du bruit ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Localisation de la section aérienne le long d'axes routiers importants (A104 / RD40) ou avec un axe ferroviaire existant (REB) pour masquer le bruit généré par le trafic des métros ; - Choix de secteurs déjà très impactés par le bruit des aéronefs et/ou du trafic routier pour l'intégration de la section aérienne de la ligne ; - La présence de buttes de terre aux entrées/sorties de tunnel à Gonesse et Tremblay-en-France limite la propagation acoustique en jouant le rôle d'écran acoustique. <p>Le Mesnil-Amelot :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intégration de la ligne en tranchée pour limiter la propagation du bruit dans l'environnement - Intégration de la section dans une zone agricole très impactée par le bruit des avions - Choix du matériel roulant et des équipements de voies les moins bruyants, etc. 	<p>Phase chantier</p> <p>En raison du caractère variable des bruits inhérents à la phase de chantier, il n'est pas possible de totalement supprimer les impacts sonores durant cette phase. Néanmoins grâce aux mesures générales d'évitements et de réduction prises, les impacts résiduels seront nettement réduits (faibles à nul).</p> <p>Phase d'exploitation</p> <p>Respect des objectifs réglementaires</p>	Sans objet	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de supports de communication adaptés - Présence d'agents de proximité sur les chantiers <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mesures <i>in situ</i> du niveau de bruit - Entretien régulier du matériel roulant et des équipements de voie 	Intégrés au coût du projet
Centre d'exploitation	<p>Phase chantier Nuisances sonores ponctuelles engendrées par les activités des chantiers</p> <p>Phase exploitation Augmentation du niveau sonore liée aux activités du centre d'exploitation</p>	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix d'un site en zone industrielle, éloigné des habitations et déjà très impacté par le bruit routier (A1, A3 et A104) - Proximité de voiries importantes pour l'évacuation des déblais <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix du site d'implantation éloigné des habitations, sur un secteur à caractère industriel ; - Construction d'un bâtiment insonorisé - Confinement du bruit à l'intérieur des ateliers à l'aide de panneaux absorbants ; - Mise en place de traitements acoustiques pour réduire les niveaux de bruit : il s'agit entre autres, de solutions anti-bruit de type silencieux acoustiques pour les groupes de ventilation, les extracteurs ou la ventilation naturelle des bureaux, ateliers et locaux techniques. 	<p>Phase chantier</p> <p>Les impacts résiduels après mise en œuvre des mesures seront faibles à nuls.</p> <p>Phase exploitation</p> <p>Les impacts résiduels après mise en œuvre dans la mesure où les dispositifs anti-bruit sont dimensionnés avec pour objectif de respecter les exigences de l'arrêté du 23 janvier 1997, l'impact sonore est faible.</p>	A ce stade aucune mesure de compensation n'est prévue.	<p>Phase chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de supports de communication adaptés - Présence d'agents de proximité sur les chantiers <p>Phase exploitation Mesures <i>in situ</i> du niveau de bruit</p>	Intégrés au coût du projet

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

L'analyse des résultats montre que le niveau d'impact résiduel du centre d'exploitation durant la phase chantier, après mise en œuvre des mesures, sera faible à nul et durant la phase d'exploitation, dans la mesure où les dispositifs anti-bruit sont dimensionnés avec pour objectif de respecter les exigences de l'arrêté du 23 janvier 1997, l'impact sonore sera faible.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des impacts et mesures concernant les vibrations.

Thématique	Secteur concerné	Type de l'impact	Mesure d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Vibrations et bruit solide	Sections souterraines de la Ligne 17 Nord	Génération de vibrations liées à la construction du tunnel	<p>Phases chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tracé optimisé pour éviter au maximum les bâtiments sensibles et d'habitation - Creusement au tunnelier 	Négligeable	Sans objet	Mesures de niveau de vibrations en surface et ajustements si nécessaire	<ul style="list-style-type: none"> - Méthodes constructives : intégrées au coût des travaux - Campagne de communication : intégrée au coût des travaux
	Ouvrages de la Ligne 17 Nord (gares, OA, etc.)	Génération de vibrations liées à la construction des ouvrages	<p>Phases chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tracé optimisé pour éviter au maximum les bâtiments sensibles et d'habitation - Adaptation des méthodes constructives (parois moulées sauf pour les gares Triangle de Gonesse, Parc des Expositions et Le Mesnil-Amelot) - Etudes de bâtis 	Faible	Sans objet	<ul style="list-style-type: none"> - Campagne de communication - Mesures de vibrations en surface - Renforcement des ouvrages/bâtis existants si nécessaire (en fonction des résultats des études de bâtis) 	<ul style="list-style-type: none"> - Mesures en cours de travaux : environ 4 000 € par site - Indemnisation des impacts constatés : en fonction des impacts rencontrés
	Centre d'exploitation et sections aériennes de la ligne	Génération de vibrations liées aux travaux de construction de gros-œuvre	<p>Phases chantier</p> <p>Sans objet.</p>	Négligeable	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Sections souterraines de la ligne	Génération de vibrations	<p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pose de voie anti-vibratile de niveau 2 	Négligeable	En cas de désordres observés en surface : mise en place d'un dispositif d'indemnisation	<ul style="list-style-type: none"> - Entretien du matériel roulant et de l'infrastructure - Réalisation de mesures en phase exploitation 	<ul style="list-style-type: none"> - Pose de voie anti-vibratile : intégrée au coût des travaux - Entretien du matériel roulant et de l'infrastructure : intégré aux coûts de maintenance - Mesures en phase exploitation : environ 4 000 € par site - Indemnisation des impacts constatés : en fonction des impacts rencontrés

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

En ce qui concerne la synthèse des impacts et mesures concernant les vibrations, le centre d'exploitation a un niveau d'impact résiduel négligeable et, en cas de désordres observés en surface : mise en place d'un dispositif d'indemnisation.

Synthèse des impacts et mesures d'accompagnement concernant les ondes électromagnétiques.

Site concerné	Type d'impact	Mesures d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Sections souterraines de la ligne	<ul style="list-style-type: none"> - Impact lié à la circulation du matériel roulant (et son mode d'alimentation électrique) : inférieur aux seuils sanitaires et réglementaires ; - Perturbation des équipements électriques en proximité de la ligne d'alimentation électrique (caténaire) ; - Impacts sur la santé humaine des usagers et travailleurs. 	<p>Phase chantier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix de matériels performants sur ce critère ; - Mise en place de cages de Faraday ou équivalent. <p>Phase exploitation :</p> <p>Choix des équipements électriques en fonction des paramètres de champs électromagnétiques.</p>	Faible, intégration des antennes WIFI On Board à optimiser.	Sans objet.	Entretien des équipements électriques.	Mesure des niveaux champs magnétique : dans la rame, à proximité du matériel roulant. ~10 k€
		<p>Phase chantier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix de matériels performants sur ce critère ; - Mise en place de cages de Faraday ou équivalent. <p>Phase exploitation :</p> <p>Choix des équipements électriques en fonction des paramètres de champs électromagnétiques.</p>				Mesure des niveaux champs magnétique et électrique générées par les antennes de communications. ~10 k€
Sections aériennes de la ligne	<ul style="list-style-type: none"> - Impact lié à la circulation du matériel roulant (et son mode d'alimentation électrique) : inférieur aux seuils sanitaires et réglementaires ; - Perturbation des équipements électriques en proximité de la ligne d'alimentation électrique (caténaire) ; - Impacts sur la santé humaine des usagers et travailleurs ; - Impacts sur le RER B existant. - Impacts sur les servitudes radio-électriques existantes. 	<p>Phase chantier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix de matériels performants sur ce critère ; - Mise en place de cages de Faraday ou équivalent. - Dialogue avec les opérateurs existants pour les servitudes. <p>Phase exploitation :</p> <p>Choix des équipements électriques et des matériaux en fonction des paramètres de champs électromagnétiques.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dialogue avec les opérateurs existants pour les servitudes. 	Faible.	Sans objet.	Entretien des équipements électriques.	Mesure des niveaux de champs électromagnétiques sur les zones viaduc. ~15 k€

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Synthèse des impacts et mesures d'accompagnement concernant les émissions lumineuses.

Site concerné	Type d'impact	Mesures d'évitement et de réduction	Niveau d'impact résiduel	Mesure de compensation	Mesures de suivi	Coûts
Ensemble de la Ligne 17 Nord	Gêne des riverains par les éclairages des chantiers de nuit	Phase chantier : Les entreprises devront respecter les prescriptions relatives à la prévention et à la limitation des nuisances lumineuses (décret n°2011-831 du 12 juillet 2011)	Faible.	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.
	Gêne des riverains par les éclairages	Phase exploitation : Mise en lumière du viaduc avec angle réduit.	Nul.	Sans objet.	Sans objet.	Sans objet.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :







Quelque soient les différentes thématiques concernées par le projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, le niveau d'impact résiduel est faible, modéré ou nul (voire positif si mise en place de dispositifs spécifiques) et aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.

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

1.8.1. Dossier de l'Enquête Publique.

Pièce 1 : Les registres d'Enquête Publique de 32 pages.

Pièce 2 : Un dossier regroupant :

-  Un volet A « Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale ».
-  Un volet B « Étude d'impact » comprenant :
 - B.1. État initial à l'échelle de la Ligne 17 Nord.
 - B.2. Présentation du projet et des variantes à l'échelle de la Ligne 17 Nord.
 - B.3. Analyse des impacts et présentation des mesures associées à l'échelle de la Ligne 17 Nord.
 - B.4. Résumé non technique à l'échelle de la Ligne 17 Nord.
 - B.5. Étude 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 « Étude de danger et son résumé non technique ».
-  Un volet D « Plans ».
-  Un volet E « Annexes ».
-  Un volet F « Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse de la Société du Grand Paris ».






Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

1.8.2. Dossier administratif.

Pièce 3 : L'arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018 prescrivant l'organisation d'une Enquête Publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. (8 pages). (En annexe).

Pièce 4 : La décision de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Montreuil n°E18000013/93 du 20 avril 2018 nommant Madame Brigitte Bellacicco en qualité de Commissaire Enquêtrice chargée de procéder à l'Enquête Publique.

Pièce 5 : Les photocopies des parutions dans les journaux :

-  A) « Le Monde » du Dimanche 20 mai 2018, du Lundi 21 mai 2018 et du Mardi 22 mai 2018. (2 pages). (En annexe).
-  B) « Aujourd'hui en France » du Mercredi 23 mai 2018.
-  C) « Le parisien (93) » du Mardi 22 mai 2018 et du Mardi 12 juin 2018.
-  D) « Le parisien (95) » du Mardi 22 mai 2018 et du Mardi 12 juin 2018. (En annexe).
-  E) « Les Échos (93 & 95) » du Mardi 22 mai 2018 et du Mardi 12 juin 2018.

Pièce 6 : Un modèle d'affiche. (En annexe).

Pièce 7 : Un certificat d'affichage, en date du 23 juillet 2018, de la commune d'Aulnay-sous-Bois.

Pièce 8 : Un certificat d'affichage, en date du 21 juin 2018, de la commune de Villepinte.

Pièce 9 : Un certificat d'affichage, en date du 23 juillet 2018, de la commune de Gonesse.

Pièce 10 : Délibération du Conseil Municipal de la commune d'Aulnay-sous-Bois, en date du 18 juillet 2018. (3 pages).

Pièce 11 : Délibération du Conseil Municipal de la commune de Gonesse, en date du 25 juin 2018. (2 pages).

Pièce 12 : Procès-Verbal de fin d'Enquête remis le 13 juillet 2018. (18 pages).

Pièce 13 : Mémoire en réponse de la Société du Grand Paris remis le 27 juillet 2018.

2. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1. Désignation du Commissaire Enquêteur.

La décision de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Montreuil n°E18000013/93 du 20 avril 2018 nommant Madame Brigitte Bellacicco en qualité de Commissaire Enquêtrice chargée de procéder à l'Enquête Publique.

2.2. Modalités de l'Enquête Publique.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

2.2.1. Déroulement de l'Enquête Publique.

Durée de l'Enquête Publique :

L'Enquête Publique a été ouverte par la Commissaire Enquêtrice le lundi 11 juin 2018 à 9 heures et close le mardi 10 juillet 2018 à 17 heures.

L'Enquête Publique a duré 30 jours, allant du 11 juin 2018 au 10 juillet 2018.

Dates de permanences :

Après contact avec les Services (villes et préfecture) les dates de permanences ont été fixées.

En mairie d'Aulnay-sous-Bois	En mairie de Gonesse
Le lundi 11 juin 2018 de 9 heures à 12 heures	Le lundi 11 juin 2018 de 14 heures à 17 heures
Le mardi 19 juin 2018 de 9 heures à 12 heures	
Le samedi 30 juin 2018 de 9 heures à 12 heures	
Le mardi 10 juillet 2018 de 9 heures à 12 heures	Le mardi 10 juillet 2018 de 14 heures à 17 heures

Avant chaque permanence, la Commissaire Enquêtrice a vérifié que l'information, à propos de l'Enquête Publique, était toujours affichée sur les panneaux municipaux.

Réunion de travail :

Une réunion de travail a été organisée le 15 mai 2018. La SGP (Société du Grand Paris) a présenté le dossier à la Commissaire Enquêtrice.

La Commissaire Enquêtrice a remis à la Société du Grand Paris, le 13 juillet 2018, un Procès-Verbal de synthèse des observations recueillies.

La Société du Grand Paris a transmis son mémoire en réponse le 26 juillet 2018.

Publications :

Publi Legal a assuré la publication de l'arrêté d'ouverture de l'Enquête Publique en faisant appel à :

Deux journaux à couverture nationale :

- Le Monde.

Première insertion :

- o Dimanche 20 mai 2018
- o Lundi 21 mai 2018
- o Mardi 22 mai 2018

- Aujourd'hui en France.

Première insertion :

- o Mercredi 23 mai 2018

Trois journaux à couverture régionale :

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- Le parisien (93).
- Le parisien (95).
- Les Échos (93 & 95).

Première insertion :

- o Mardi 22 mai 2018

Deuxième insertion :

- o Mardi 12 juin 2018

Information du public :

L'ensemble de ces documents auxquels sont joints les avis exigés par les réglementations applicables au projet étaient consultables sur le site internet des préfectures de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise (<http://www.seine-saint-denis.gouv.fr> et <http://www.val-doise.gouv.fr>).

Le dossier d'Enquête Publique était consultable sur le site internet dédié : <http://autorisationsICPE.PC.centredexploitationL1617.enquetepublique.net>, du 11 juin à 9 heures au 10 juillet à 17 heures.

Le public pouvait obtenir communication des éléments de ce dossier de demande d'autorisation environnementale unique, au bureau de l'environnement (1 esplanade Jean Moulin à Bobigny tél. 01 41 60 64 76).

Un espace dédié au public était aménagé dans le hall de la préfecture, afin de consulter le dossier sur un poste informatique (Bâtiment principal- horaires d'ouverture : 8h30 à 16h30).

Conformément à l'article R.123-12 du code de l'environnement, le dossier numérique a été adressé pour information, à la mairie de Villepinte (service urbanisme) comprise dans le rayon de 1 km autour du périmètre de l'installation, laquelle a été appelée à procéder à l'affichage de l'avis d'enquête.

Le dossier pouvait être consulté au sein de cette mairie (Direction de l'Aménagement Urbanisme et Habitat- Centre administratif situé au 16/30, avenue Paul Vaillant Couturier, à Villepinte), du lundi au vendredi de 8h à 12h-13h30 à 17h30.

Toute personne qui souhaitait formuler des observations concernant cette Enquête, pouvait les faire connaître, pendant la durée de l'Enquête Publique :

- En les consignant sur les registres d'enquête déposés en mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse aux jours ouvrables et heures d'ouverture habituelle des services (Hôtel de Ville d'Aulnay-sous-Bois- Direction générale des services techniques, 16 boulevard de l'Hôtel de Ville, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h-13h30 à 17h30 et le samedi de 8h30 à 12h et en mairie de Gonesse au bureau du Parc situé au 66, rue de Paris, du lundi au vendredi de 9h à 12h- 13h30 à 17h30 sauf le mardi matin, et le samedi dans les locaux du service de l'État civil-Pôle Population Éducation Santé situé au 1, rue Pierre Salvi, de 9h à 12h),

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- En les adressant par écrit au commissaire enquêteur, au siège de l'enquête, la Préfecture de la Seine-Saint-Denis (Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial-Bureau de l'environnement-1, esplanade Jean moulin-93007 Bobigny cedex).

Les observations pouvaient être déposées de manière électronique sur un registre dématérialisé, via le site internet dédié :

<http://autorisationsICPE.PC.centredexploitationL1617.enquetepublique.net>

ou par mail :

autorisationsICPE.PC.centredexploitationL1617@enquetepublique.net du 11 juin à 9 heures au 10 juillet à 17 heures.

Les observations reçues par voie électronique étaient consultables sur le site dédié.

Affichages :

L'arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018 prescrivant l'organisation d'une Enquête Publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse a été affiché en mairie ainsi que sur l'ensemble des panneaux d'informations municipales des communes.

La vérification de l'affichage a été faite.

Tenu des registres :

Les registres de l'Enquête Publique, ainsi que toutes les pièces du dossier ont été signés et paraphés par la Commissaire Enquêtrice.

En dehors des permanences de la Commissaire Enquêtrice, les dossiers ont été tenus à la disposition du public pendant toute la durée de l'Enquête Publique aux heures d'ouverture des Mairies.

Les registres d'Enquête Publique ont été tenus à jour par les services municipaux.

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

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

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

La Commissaire Enquêtrice a emporté les registres et le dossier de l'Enquête Publique afin de rédiger son rapport.

3. ANALYSE DES OBSERVATIONS.

AULNAY-SOUS-BOIS :

3.1. Première permanence du lundi 11 juin 2018 de 9 heures à 12 heures.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Aucune visite.

3.2. Deuxième permanence du mardi 19 juin 2018 de 9 heures à 12 heures.

Aucune visite.

3.3. Troisième permanence du samedi 30 juin 2018 de 9 heures à 12 heures.

Une visite : Melle Claire-Nelly AMAND.

3.4. Quatrième permanence du mardi 10 juillet 2018 de 9 heures à 12 heures.

Aucune visite.

GONESSE :

3.5. Première permanence du lundi 11 juin 2018 de 14 heures à 17 heures.

Aucune visite.

3.6. Deuxième permanence du mardi 10 juillet 2018 de 14 heures à 17 heures.

4 personnes :

- M. Bernard LOUP, Président du collectif pour le triangle de Gonesse.
- M. Michel LACOUR, Association Plaine e France en commun.
- M. Siamak SHOARA.
- M. Antonin VERGÉ.

3.7. Observations transcrites sur le registre hors permanence.

Le mercredi 13 juin 2018 :

Melle Claire-Nelly AMAND.

3.8. Courriers reçus.

Aucun.

3.9. Observations sur le registre électronique.

Voir Procès-Verbal de fin d'enquête.

3.10. Observations Sur l'adresse mail de la préfecture.

Voir Procès-Verbal de fin d'enquête.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

3.11. Procès-Verbal de Synthèse et réponses de la SGP aux différentes observations.

Enquête publique

relative à la demande d'autorisation environnementale et à la demande de permis de construire concernant le projet de centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express (93, 95)

Prescrite par l'arrêté inter préfectoral n°2018 – 1081 du 4 mai 2018

Conduite du 11 juin au 10 juillet 2018

Mémoire en réponse de la Société du Grand Paris

Dossier E18000013/93

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Présentation du mémoire en réponse

L'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale, régie par les articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement, pour les installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés à l'article L. 512-1 du code de l'environnement (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) et soumis à absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 au titre du VI de l'article L. 414-4 du code de l'environnement ainsi qu'à la demande de permis de construire instruites conformément aux articles R.423-57, R.423-72 et R.423-59 du code de l'urbanisme, concernant le projet de création du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, s'est déroulée du 11 juin au 10 juillet 2018 inclus.

L'ensemble des observations formulées par le public pendant l'enquête publique a été transmis par la commissaire enquêtrice (PV de synthèse en date du 13 juillet 2018).

32 observations différentes ont été recueillies sur les registres papiers et le registre électronique

- 30 contributions ont été recueillies sur le registre électronique,
- 2 observations ont été recueillies sur 2 registres papier :
 - 1 remarque écrite sur le registre de la commune d'Aulnay-Sous-Bois
 - 1 remarque écrite sur le registre de la commune de Gonesse

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Sommaire

<u>1.</u>	<u>Centre d'exploitation</u>	136
1.1.	<u>Intégration environnementale du centre d'exploitation</u>	136
1.2.	<u>Agencement des procédures</u>	137
1.3.	<u>Phasage de mise en service</u>	139
1.4.	<u>Raccordement du centre d'exploitation à la Ligne 17 Nord</u>	141
<u>2.</u>	<u>Lien avec la Ligne de chemin de fer « ligne mère »</u>	145
<u>3.</u>	<u>Enquête publique</u>	149
3.1.	<u>Consultation dossier en ligne</u>	149
3.2.	<u>Remarques sur le principe de l'enquête publique</u>	149
<u>4.</u>	<u>Ligne 17 Nord (hors périmètre de l'enquête)</u>	152
4.1.	<u>Opportunité de la Ligne 17 Nord</u>	152
4.2.	<u>Propositions alternatives pour la Ligne 17 Nord</u>	155
4.2.1.	<u>Desserte des projets du Triangle de Gonesse</u>	155
4.2.2.	<u>Mutualisation partielle de la Ligne 17 Nord avec le RER B</u>	156
4.3.	<u>Autres remarques sur le dossier de la Ligne 17 Nord</u>	159
<u>5.</u>	<u>Métro du réseau Grand Paris Express (hors périmètre de l'enquête)</u>	161
5.1.	<u>Risques du métro et accessibilité</u>	161
5.2.	<u>Opposition au projet du Grand Paris Express</u>	162
<u>6.</u>	<u>Autres remarques (hors périmètre de l'enquête)</u>	163
6.1.	<u>Incinérateur d'Ivry</u>	164
6.2.	<u>Ligne 18</u>	164
<u>7.</u>	<u>Annexes</u>	Erreur ! Signet non défini.
7.1.	<u>BOUCLE DE GONESSE (CONTRIBUTION N°2)</u>	Erreur ! Signet non défini.
7.2.	<u>L17 SMR AULNAY (CONTRIBUTION N°4)</u>	Erreur ! Signet non défini.
7.3.	<u>LE MÉMOIRE EN RÉPLIQUE (CONTRIBUTION N°5)</u>	Erreur ! Signet non défini.
7.4.	<u>LE MÉTRO DU PARISIS (CONTRIBUTION N°7)</u>	Erreur ! Signet non défini.
7.5.	<u>CDG EXPRESS – LETTRE À NICOLAS HULOT (CONTRIBUTION N°24)</u>	Erreur ! Signet non défini.
7.6.	<u>AVIS DU CPTG SUR LA LIGNE 17 NORD (CONTRIBUTION N°25)</u>	Erreur ! Signet non défini.
7.7.	<u>VOIE-MÈRE ET MÉTRO DU PARISIS (CONTRIBUTION N°26)</u>	Erreur ! Signet non défini.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

CENTRE D'EXPLOITATION

INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE DU CENTRE D'EXPLOITATION

M GAUTHIER (observation n°23 sur le registre électronique déposée le 08/07/2018)

Les craintes de Mme Sandrine B¹... sont-elles justifiées ? Le problème de la préservation du patrimoine cultivable périurbain n'est guère évident dans le dossier du SMR-SMI alors que ce bâtiment industriel pourrait mieux s'intégrer dans son environnement si sa couverture avait été conçue comme celle du centre logistique de l'opération Chapelle International (75019) qui accueillera une ferme urbaine. Une autre option aurait pu être étudiée, celle d'une couverture photovoltaïque pour minimiser l'empreinte énergétique du bâtiment, même si elle était de nature à contrarier le lyrisme des architectes concepteurs attachés à offrir aux automobilistes de l'A1 une 5ème façade céleste aux facettes miroitantes et irisées...

Je pense que le bâtiment mérite d'être repensé en fonction des exigences environnementales contemporaines.

Concernant la préservation des sols, personne n'évoque les 50 ha de terres arables qui seront retranchées du domaine cultivable par le projet CDG Express, projet désuet lié à la candidature PARIS JO 2012, que même le ministre de la transition énergétique et solidaire n'a jamais remis en cause malgré les nombreux appels qui lui furent adressés (PJ). Ne serait-il pas temps d'avoir une vision d'ensemble du territoire au sein duquel s'intégrera le SMR-SMI au lieu de la vision étriquée présentée à l'enquête publique ?

Cette vision doit être élargie puisque elle concerne le Grand Paris.

Avis et commentaires de la SGP

La Société du Grand Paris a choisi d'implanter le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 sur une partie des emprises de l'ancien site des usines Peugeot Citroën d'Aulnay avec l'objectif d'éviter d'impacter des terrains naturels ou d'imperméabiliser de nouvelles surfaces en restant sur des emprises ayant un long passé industriel. Ainsi, le projet de centre d'exploitation n'impactera pas de surface agricole.

La proximité avec les aéroports, en particulier celui du Bourget, impose un certain nombre de contraintes à respecter, notamment pour la toiture du centre d'exploitation. Ainsi, la mise en place de panneaux photovoltaïques a été étudiée comme indiqué dans le volet B5 du dossier de demande d'autorisation environnementale (chapitre 4.7.3. Energies renouvelables, page 366). Cependant, les contraintes de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) ne permettent pas la mise en place de ce type de dispositifs.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La Société du Grand Paris énonce clairement ses choix en vue de limiter les impacts sur l'environnement.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

AGENCEMENT DES PROCÉDURES

Collectif Pour le Triangle de Gonesse (CPTG, observation n°25 sur le registre électronique déposée le 10/07/2018)

La pratique du saucissonnage

Une fois de plus, il est procédé au « saucissonnage des dispositifs », alors que cette pratique a été dénoncée maintes fois par la Commission Européenne. A peine avons-nous répondu à l'enquête publique préalable à la demande d'autorisation environnementale concernant la création et l'exploitation de la ligne 17 Nord clôturée le 24 mai 2018 que nous sommes à nouveau sollicités, cette fois pour donner un avis sur le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse ainsi que le permis de construire présenté dans la foulée. Nous nous interrogeons sur la nécessité d'une telle hâte, alors que la ZAC Triangle de Gonesse est pour le moment toujours invalidée par le Tribunal Administratif de Cergy.

Ce saucissonnage est contraire à la convention d'Aarhus, signée le 25 juin 1998 au Danemark par 39 États et adoptée en application de l'article 10 de la déclaration de Rio pour la région Europe de la Commission économique des Nations Unies, dont un des axes est de « Développer l'accès du public à l'information détenue par les autorités publiques, en prévoyant notamment une diffusion transparente et accessible des informations fondamentales ».

La France s'est engagée à double titre dans la transcription des principes d'Aarhus. Tout d'abord, en tant que signataire directe, cette convention internationale a, une fois publiée, une valeur infra constitutionnelle et supra législative. La convention d'Aarhus, approuvée par la loi n°2002-285 du 28 février 2002 puis annexée au décret de publication du 12 septembre 2002, est donc entrée en vigueur le 6 octobre 2002.

Ce saucissonnage se traduit également dans les documents fournis. Nous constatons par exemple que le volet B « étude d'impact de la ligne 17 Nord » fournit de nombreux renseignements sur l'état de l'environnement qui manquaient cruellement dans la précédente enquête publique fort incomplète. Une indigence de renseignements qui avait été relevée par l'Autorité Environnementale, et qui constituait un des motifs de l'avis très défavorable du CPTG du 21 mai 2018 (joint en annexe).

Avis et commentaires de la SGP

Comme indiqué page 28 du volet A, la réalisation du projet de la Ligne 17 Nord impose de disposer de différentes autorisations et dérogation, notamment une autorisation au titre de la loi sur l'eau pour l'infrastructure de la ligne et une autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pour le centre d'exploitation.

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

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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 la partie nord-ouest de l'emprise de l'ancien site PSA Peugeot - Citroën d'Aulnay, sur les territoires communaux d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse, à la limite entre les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise. 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.

Conformément à la réglementation, 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 a porté sur le projet dans sa globalité (peu ou pas de modification entre les dépôts des demandes d'autorisation de la Ligne 17 Nord début juillet 2017 et du centre d'exploitation début décembre 2017), et en particulier sur le centre d'exploitation, dont l'avancement des études techniques a permis d'affiner l'analyse des enjeux et impacts environnementaux.

La demande de permis de construire du centre d'exploitation étant soumise à étude d'impact, la Société du Grand Paris a choisi de mutualiser l'enquête publique des deux procédures afin de permettre au public d'avoir une vision plus complète du projet.

Enfin, le centre d'exploitation étant également nécessaire à l'exploitation de la Ligne 16, il doit être mis en service dans un calendrier cohérent avec les dernières annonces gouvernementales (premier tronçon de la Ligne 16 en service en 2024).

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La Société du Grand Paris présente les étapes incontournables pour l'obtention des différentes autorisations.

Elle explique que la localisation du centre d'exploitation sur l'emprise de l'ancien site PSA Peugeot - Citroën d'Aulnay (secteur complètement artificialisé), présente peu d'enjeux environnementaux en dehors de l'enjeu de pollution lié au passé industriel du site.

Elle rappelle que, le centre d'exploitation, étant également nécessaire à l'exploitation de la Ligne 16, il devra être mis en service dans un calendrier cohérent avec les dernières annonces gouvernementales (premier tronçon de la Ligne 16 en service en 2024).

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

PHASAGE DE MISE EN SERVICE

CPTG (observation n°25 sur le registre électronique déposée le 10/07/2018 et au registre papier de Gonesse)

La programmation du centre de maintenance

Ce centre d'exploitation est prévu pour les lignes 16 et 17. Compte tenu des incertitudes évoquées plus haut, le CPTG s'étonne que la Société du Grand Paris n'ait pas prévu deux scénarios distincts :

- l'un pour la réalisation des deux lignes 16 et 17 ;
- l'autre pour la réalisation de la ligne 16 et de la 17 jusqu'au Bourget/ Aéroport.

Car la situation actuelle justifie une programmation en deux phases : phase 1 (2024) ; phase 2 éventuelle (2027). Ce qui doit se traduire par deux périmètres d'emprise successifs.

Compte tenu de ce contexte, quelle est la part dans le projet dimensionné aux besoins de la Ligne 16 ?

Avis et commentaires de la SGP

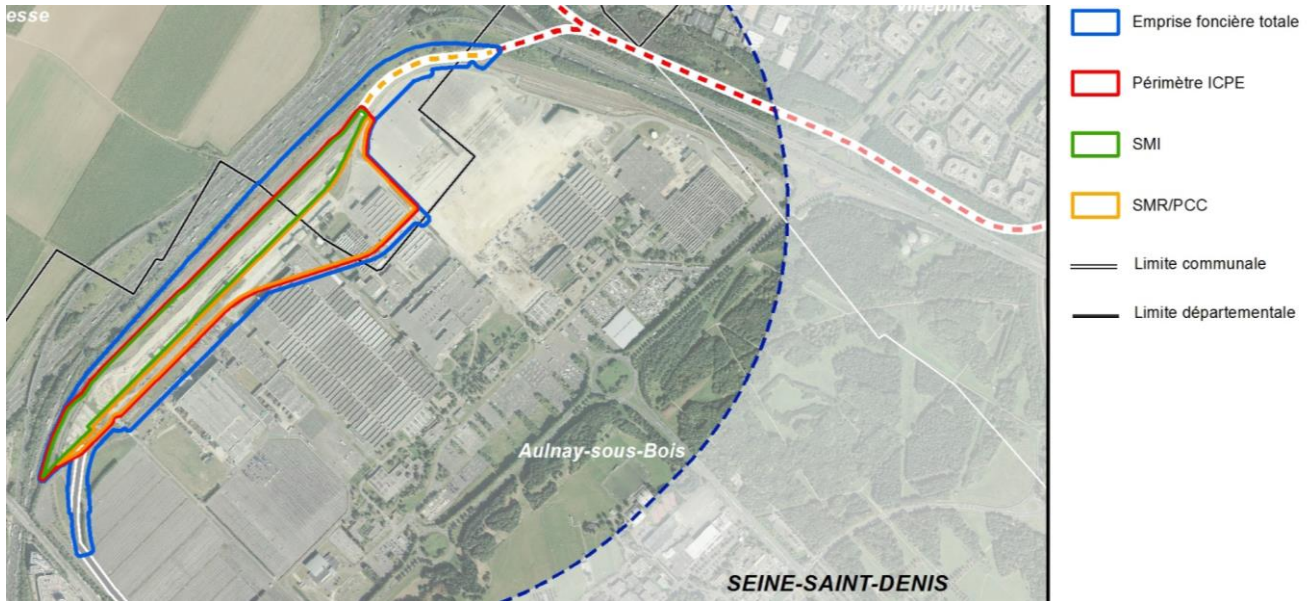
Le centre d'exploitation est dimensionné pour permettre l'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express. Il est organisé physiquement pour répondre aux trois activités suivantes :

- Site de maintenance des infrastructures (SMI)
- Site de maintenance et de remisage (SMR)
- Poste de Commandement centralisé (PCC)

Le plan ci-dessous permet de visualiser cette organisation. L'organisation est donc réalisée par type d'activité et non par ligne, il n'est pas possible de distinguer des périmètres associés à chaque ligne et donc de phaser sa mise en en service.

L'organisation du projet est prévue de cette manière afin de rationaliser les espaces et tenir compte d'une exploitation des lignes 16 et 17 par un seul et même exploitant.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.



Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La Société du Grand Paris répond de façon explicite que l'organisation du projet est réalisée par type d'activité et non par ligne. Il n'est, de ce fait, pas possible de distinguer des périmètres associés à chaque ligne et de phaser sa mise en en service.

L'exploitation future des lignes 16 et 17 devant être réalisée par le même exploitant, le centre d'exploitation est dimensionné, globalement, pour les lignes 16 et 17 sans distinction.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

RACCORDEMENT DU CENTRE D'EXPLOITATION À LA LIGNE 17 NORD

M GAUTHIER, (observations n°1, 2 déposées les 24/06/2018) :

La configuration du centre de maintenance permettra-t-elle une éventuelle liaison avec la ligne 17 côté ouest par passage sous l'A1 suivant croquis joint².

Ma proposition consiste à mutualiser les chemins de fer existants pour assurer la desserte du Triangle de Gonesse avec 2 stations dans le site et ensuite raccordement au RER B au niveau du parc du Sausset.

Le tronç commun lignes 16 & 17 serait déplacé du Bourget à Aulnay et la ligne 17 se limiterait à la boucle de Gonesse.

M GAUTHIER (observation n°8 sur le registre électronique déposée le 29/06/2018)

Le raccordement du SMR à la ligne 17 nord passe sous l'A104 (Volet B5 - 9-2-1-6 page 489) par un ouvrage de franchissement inférieur propriété de SNCF Réseau.

L'incorporation de cet ouvrage dans le réseau GPE nécessitera son déclassement du domaine public ferroviaire. Dans l'avis émis par SNCF direction immobilière IDF du 19 mars 2018, il n'est nullement fait mention d'un tel déclassement.

Le dossier n'apporte aucune réponse sur le sujet.

Dans ma proposition de réduire la longueur de la ligne 17 de 20,5 Km à 5,5 Km et de la limiter à la section comprise entre le SMR ouest et la gare Parc des Expositions le remploi du passage sous l'A104 serait conservé avec, en prolongement un tunnel de liaison jusqu'au métro du Parisis dont la trémie d'émergence serait implantée au centre du faisceau du RER B de manière à faciliter le raccordement des voies L17 et RER B en évitant les cisaillements.

La gestion de cette ligne 17, devenue métro du Parisis, pourrait être confiée à SNCF Mobilités, puisque son prolongement jusqu'aux gares Roissy 1 & 2 emprunterait les voies du RER B. La signalisation NEXTEO serait mise en place de façon à permettre entre ces gares de faire circuler davantage de trains.

M GAUTHIER (observation n°17 sur le registre électronique déposée le 07/07/2018)

Un ami intéressé par ma note n°7 (observation n°7 page 19) sur le " métro du Parisis " m'indique que le tracé aérien serait préférable au tracé souterrain que j'envisageais notamment pour passer sous l'A1 à l'ouest du SMR-SMI et raccorder le métro au tunnel venant de la ligne 16.

Ce métro constituant une entité spécifique allant du triangle de Gonesse à Roissy CDG serait construit en viaduc sur 5 km environ de Gonesse à la gare parc des expositions à l'image de la section aérienne du métro de Rennes (ligne B) et pourrait franchir l'A1 sur un ouvrage d'art remarquable, tel le pont-rail bow-string Balma de la ligne A du métro de Toulouse qui franchit l'A61.

L'accès au SMR-SMI des rames du métro du Parisis se ferait comme prévu au dossier de la ligne 17.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

L'exemple du viaduc du métro de Rennes mérite d'être regardé de près car cet ouvrage d'art constituerait l'élément emblématique du triangle de Gonesse et de son projet de développement urbain. L'estacade de liaison avec la ligne B du RER pourrait s'inspirer du projet d'estacade ferroviaire envisagée dans le projet d'aménagement Bercy-Charenton pour relier les voies de Paris-Lyon au réseau Paris-Austerlitz, via le pont National.

Avis et commentaires de la SGP

L'utilisation des voies du RER B par les métros de la Ligne 17 Nord n'est pas envisageable. Outre les questions de compatibilité réglementaires et juridiques (tutelle de L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) pour les voies ferrées du RER utilisées par la SNCF et du Bureau interdépartemental des remontées mécaniques et des transports guidés (BIRMTG) pour les voies du métro) et le fait que le RER roule à gauche tandis que le métro à droite, une analyse rapide des principaux aspects techniques suivants permet d'éclairer le propos :

- L'alimentation en énergie électrique de traction doit être compatible. Aujourd'hui, le matériel roulant conçu pour circuler sur la ligne 17 qui sera alimentée en 1500 volts à courant continu, ne peut pas fonctionner avec les 25 000 volts à courant alternatif distribué sur le RER B;
- Le métro du GPE est un système automatique sans conducteur qui utilise le système CBTC (*Communication based train control*). Ce système n'est pas compatible avec le système NEXTEO développé par la SNCF en partenariat avec la RATP pour le RER. Il n'est pas possible de faire cohabiter ces deux systèmes sur une même ligne avec les performances attendues;

Pour fonctionner en toute sécurité, les gares des lignes 16 et 17 seront équipées de portes palières réparties selon l'emplacement des portes des trains. Ceci nécessiterait des adaptations des gares pour les équiper également de portes palières rendant inutilisable ces voies à quai par les RER.

D'autre part, la Société du Grand Paris rappelle que les principales caractéristiques en matière de tracés des lignes et d'implantation des gares du réseau de transport public du Grand Paris ont été définies dans le schéma d'ensemble, qui a été approuvé par décret le 24 août 2011 à la suite d'un débat public de quatre mois organisé entre octobre 2010 et janvier 2011. Le tracé et l'implantation des gares des lignes 16 et 17 (qui relèvent de la ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris) mettent en œuvre le schéma d'ensemble approuvé. De plus, les travaux nécessaires à la réalisation des lignes 16 et 17 ont été déclarés d'utilité publique par les décrets n° 2015-1791 du 28 décembre 2015 et n° 2017-186 du 14 février 2017 ; une modification des caractéristiques principales de ces lignes n'est donc pas possible dans le cadre de la procédure de demande d'autorisation environnementale.

Le raccordement du centre d'exploitation à la Ligne 17 Nord est prévu en aérien afin de se connecter à la Ligne 17 sur la section aérienne du tracé comprise entre les gares « Triangle de Gonesse » et « Parc des Expositions ». Ce raccordement rejoint un franchissement existant passant sous l'A104, puis accède au centre d'exploitation par un viaduc. Le raccordement à la ligne 17 sur sa portion centrale permet de desservir à la fois la partie SMR/PCC et la partie SMI du site, ce qui facilite la maintenance de la ligne.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

La Société du Grand Paris ne confirme pas que le déclassement de la voie SNCF soit nécessaire préalablement au démarrage des travaux de ce raccordement, le transfert de propriété sans déclassement étant possible, conformément aux dispositions du code général de la propriété des personnes publiques. L'emprise de cette voie se trouve par ailleurs dans l'emprise de la DUP L17 Nord.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La Société du Grand Paris présente bien les différences de fonctionnement et de technologies du RER B et des métros de la Ligne 17 Nord pour expliquer pourquoi l'utilisation des voies du RER B par les métros de la Ligne 17 Nord n'est pas envisageable.

Elle répond précisément à chacune des questions soulevées.

CPTG (observation du 10/07/2018 au registre papier de Gonesse)

Pourquoi ne pas reporter l'embranchement vers la ligne 17 du centre d'exploitation au moment de la déclaration de la ligne 17 Nord ?

Avis et commentaires de la SGP

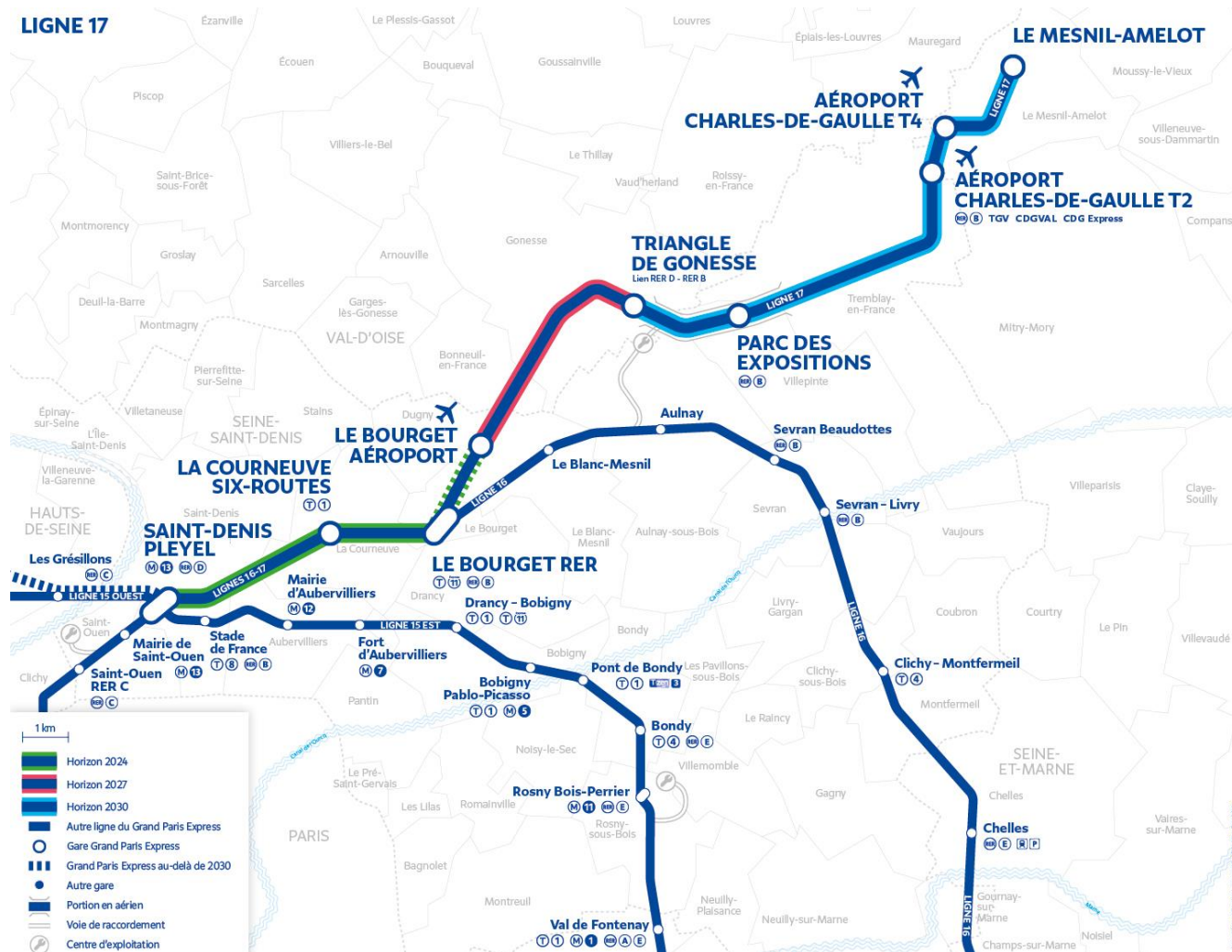
Le 22 février 2018, le Premier Ministre a annoncé le nouveau calendrier de réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express. Lors de la présentation de cette nouvelle feuille de route, le Premier Ministre a confirmé la réalisation de la Ligne 17 en plusieurs étapes.

La première étape consiste en la réalisation du tronçon entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER (dite Ligne 17 Sud, en tronc commun avec la Ligne 16) dont la réalisation est confirmée à l'horizon 2024. Pour ce tronçon, les autorisations environnementales ont fait l'objet d'un dossier spécifique commun aux Lignes 14 Nord, 16, 17 Sud.

La deuxième étape concerne la Ligne 17 Nord, dont les horizons de mise en service ont été revus. En effet, le Gouvernement demande à la Société du Grand Paris de mettre en service la Ligne 17 Nord :

- pour la desserte jusqu'au Triangle de Gonesse : objectif 2027. Pour ce tronçon, le gouvernement demande à la Société du Grand Paris d'examiner la faisabilité technique d'une mise en service jusqu'à la gare du Bourget Aéroport pour l'échéance des Jeux olympiques de 2024 ;
- pour la desserte des autres gares jusqu'au Mesnil-Amelot : au plus tard en 2030.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.



Ainsi, la mise en place du raccordement entre le centre d'exploitation et la ligne 17 Nord se fera en cohérence avec la construction de la Ligne 17 Nord entre Triangle de Gonesse et le Parc international des expositions de Villepinte.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La Société du Grand Paris détaille le nouveau calendrier gouvernemental du Grand Paris Express. Il y a lieu d'examiner la faisabilité technique d'une mise en service jusqu'à la gare du Bourget Aéroport pour l'échéance des Jeux olympiques de 2024, dans ce contexte, on ne peut reporter la construction du raccordement entre le centre d'exploitation et la ligne 17 Nord.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

LIEN AVEC LA LIGNE DE CHEMIN DE FER « LIGNE MÈRE »

M GAUTHIER (observation n°9 sur le registre électronique déposée le 30/06/2018)

Un lecteur de ma note 8 (*observation n°8 page 7*) me fait remarquer que le chemin de fer appelé " ligne mère " qui relie Le Bourget à Villepinte pourrait être électrifié et utilisé comme voie de raccordement entre la ligne 16 et le SMR d'Aulnay en remplacement du tunnel. Les triages du Bourget et de Drancy comportent de vastes espaces en friche où pourrait être aménagée la trémie de liaison entre la gare souterraine Le Bourget RER et la voie mère. Cette option pourrait être étudiée par la SGP puisque son nouveau président, Monsieur Thierry Dallard ambitionne de réduire les coûts de construction du réseau GPE.

M GAUTHIER (observation n°10 sur le registre électronique déposée le 01/07/2018)

En complément de l'observation 9 (*ci-dessus*), un argument milite pour la réhabilitation de la voie mère, c'est la dualité du site qui est à la fois SMR et SMI, c'est-à-dire site de maintenance de l'infrastructure.

Le volet A 2-2 indique que " le SMI est raccordé au RFN (réseau ferré national) nécessaire pour l'acheminement des trains de travaux et les livraisons de matériel " sans préciser où se situe ce raccordement. A l'évidence, il ne peut s'agir que de la voie mère qui relie le SMI au réseau Paris-Nord (ligne de La Plaine à Hirson).

Si cette option de la voie mère devait être considérée comme non appropriée, il y aurait l'option de réaliser ce raccordement au niveau de la gare Parc des Expositions moyennant un tunnel passant sous le centre Paris Nord 2 et débouchant au centre du plateau ferroviaire.

Le choix de l'une ou l'autre option mériterait une étude de faisabilité.

Eventuellement les deux liaisons ferrées pourraient être retenues de façon à donner davantage de robustesse au réseau.

M GAUTHIER (observation n°11 sur le registre électronique déposée le 03/07/2018)

Concernant la voie-mère, je vous signale l'existence d'un rapport de septembre 2009 établi par l'agence CODRA-Conseil à la demande de l'EPA Plaine de France sur les potentialités de cette voie en matière de transport de fret.

Cette voie dessert les zones industrielles du Coudray et de Garonor. Modernisée et électrifiée, elle pourrait non seulement desservir le SMR-SMI mais aussi transporter depuis Le Bourget RER des voyageurs à destination de ces zones d'activités.

Sur le territoire du Blanc-Mesnil, les friches au sud de la boucle de la voie-mère pourraient muter en nouveau quartier desservi par une navette.

La restructuration de la voie-mère, nécessaire à la desserte du SMR-SMI d'Aulnay, pourrait également devenir une composante du développement du Blanc-Mesnil et des zones industrielles du Coudray et de Garonor.

M GAUTHIER (observation n°13 sur le registre électronique déposée le 05/07/2018)

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Si pour des motifs techniques, juridiques, environnementaux, le raccordement au RFN via la voie-mère ne pouvait aboutir, un autre tracé devra être recherché, tracé susceptible de modifier la structure du SMI et son implantation dans le périmètre du site. De nouvelles études d'impact seront nécessaires ainsi que des modifications du permis de construire. Tant que la liaison SMI/RFN ne sera pas stabilisée et sa faisabilité assurée, je pense qu'il faut suspendre cette enquête publique.

Avis et commentaires de la SGP

Le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 dispose d'un raccordement au Réseau Ferré National pour permettre l'acheminement des trains de travaux et les approvisionnements de matériels. Ce raccordement est réalisé depuis la voie ferrée qui reliait l'ancienne usine PSA, à la voie dite « voie mère ». La « voie mère » relie Le Bourget Triage à Paris Nord 2 en longeant l'A3, puis l'A1. Elle n'est actuellement plus utilisée.

La SGP exploite cette opportunité de raccordement tout en n'obérant pas les possibilités d'embranchement fret du site PSA. Le raccordement du SMI au RFN est positionné à cet emplacement :

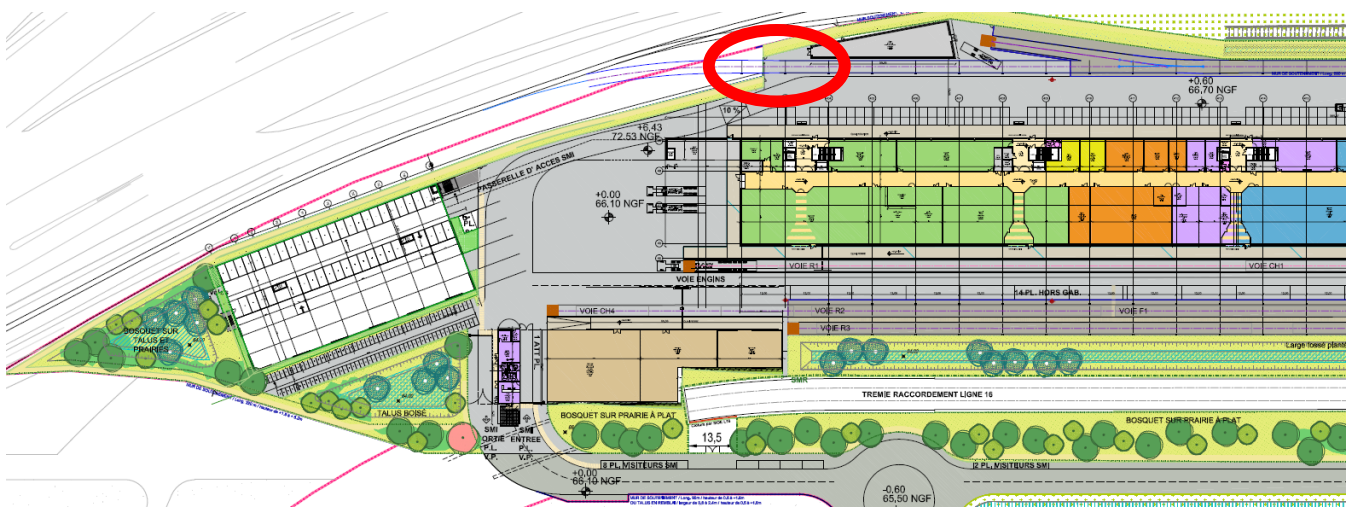


Figure 1 – Extrait du plan masse du projet – Repérage du raccordement du SMI au RFN

La conception du centre d'exploitation tient compte du raccordement au RFN tel que positionné ci-dessus. Le déplacement de ce raccordement tel que proposé au niveau de la gare Parc des Expositions n'est pas compatible avec la configuration du projet de centre d'exploitation ni avec la DUP L17 Nord. D'autre part, cette option présente des coûts de réalisation trop importants avec la création d'un tunnel supplémentaire, ainsi que des aspects techniques incompatibles.

Le Grand Paris Express intègre déjà un degré de robustesse avec la création de plusieurs raccordements au Réseau Ferré National et les études de projet réalisées ont permis de démontrer la faisabilité de ce raccordement RFN via la voie-mère.

Le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 dispose d'un raccordement à la Ligne 16 sur le tronçon reliant les gares du Blanc Mesnil et d'Aulnay. Ce raccordement en voie double n'est pas compatible avec la réutilisation de la « voie mère », cette dernière étant en voie unique. D'autre part, un

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

raccordement de la Ligne 16 à la gare de triage du Bourget nécessitera dans tous les cas la réalisation d'ouvrages et prestations coûteux :

- ouvrage de raccordement souterrain ;
- linéaire de tunnel suffisant pour passer du niveau souterrain au terrain naturel, tout en respectant les pentes de voie suffisantes au bon fonctionnement du raccordement ;
- reconfiguration d'une partie du faisceau de voie du Bourget.

La configuration de raccordement suggérée revient à rallonger de plusieurs kilomètres le linéaire du raccordement à la ligne, avec pour effet de parcourir une distance plus importante sans voyageur lors de la rentrée des trains au centre d'exploitation, dégradant ainsi les coûts d'exploitation. La distance complémentaire à parcourir représente autant de temps perdu pour envoyer les Véhicules de Maintenance des Infrastructures en intervention, réduisant ainsi le temps utile alloué à la maintenance des infrastructures.

La conception des automatismes de conduite des lignes 15, 16 et 17 prévoit son fonctionnement uniquement avec des trains spécifiquement équipés. La solution suggérée nécessiterait la circulation sur un tronçon commun de rames automatiques, de VMI équipés et de trains non équipés issus du RFN. Cela n'est pas possible avec le système envisagé, cela nécessiterait de profondes modifications de la conception et la remise en cause de principes énoncés dans les différents dossiers de sécurité.

De plus, la circulation de rames en conduite automatique sans conducteur nécessite un niveau important de protection des voies pour empêcher toute intrusion sur le réseau. La configuration de la voie mère, à niveau sur une partie importante de son linéaire, n'offre pas un niveau de protection comparable au reste du réseau du Grand Paris Express.

Enfin, l'utilisation de la voie mère pour l'embranchement de la ligne 16 modifierait le tracé du réseau du Grand Paris Express et n'est donc pas compatible avec la DUP (cf. réponse au § 1.4).

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La Société du Grand Paris répond précisément à chacune des questions soulevées.

Mr GAUTHIER Observation sur le site de la préfecture de la Seine-Saint-Denis

Je vous communique mon observation n° 11 à https://www.enquetes-publiques.com/Enquetes_WEB/FR/CONSULTER-A.awp?P1=EP18194 qui concerne le raccordement du SMR-SMI au RFN. Ce raccordement utilisera la voie-mère Le Bourget/Aulnay où les projets de fret firent long feu

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=8&cad=rja&uact=8&ved=0ahUK EwiJwZeoi4LcAhVDkRQKHAYYAW8QFghZMAc&url=https%3A%2F%2Faulnaycap.files.wordpress.com%2F2014%2F08%2Fvoie_ferree_parisnord2.pdf&usq=AOvVaw2uFp3YSKRgFqg24dZMjuMI

Il s'agit à présent de mobiliser les collectivités territoriales concernées par cette voie-mère (région et communes) afin d'en valoriser les potentialités en matière de transport de personnes étant donné que les circulations à destination du SMR-SMI seront limitées. Compte tenu des avancées technologiques en matière ferroviaire l'électrification de la voie-mère pourrait être réalisée sans caténaire pour le

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

matériel roulant destiné aux voyageurs (ex : ligne 2 du tramway de Nice). Voie unique, des sections de croisement pourraient être créés sur le parcours. SNCF Réseau, propriétaire de la voie-mère, pourrait proposer des solutions innovantes au cours de la réunion que vous organiseriez sur le sujet.

Avis et commentaires de la SGP

[Cette contribution semble s'adresser aux services de l'État, en reprenant les éléments mentionnés dans les contributions apportées au registre électronique.](#)

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Don't acte.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

ENQUÊTE PUBLIQUE

CONSULTATION DOSSIER EN LIGNE

M TONNELAT (observation n°12 sur le registre électronique déposée le 03/07/2018)

J'essaie de consulter le dossier mais je n'arrive pas à consulter les plans. Le volet D est inaccessible en vision directe (icône œil) et lorsque je télécharge le fichier PDF, celui-ci ne contient aucun plan.

Il me semble que l'enquête publique ne peut pas être valide si les documents ne sont pas disponibles à la consultation.

Merci pour votre réponse.

Avis et commentaires de la SGP

Les plans étaient téléchargeables pendant toute la durée de l'enquête, y compris le 03/07/2018, jour où un bug informatique lié à la taille des fichiers les a rendus non visualisables directement via l'icône « œil ».

L'ensemble des documents d'enquête publique était disponible en téléchargement (icône « flèche »), donc à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, celle-ci est donc régulière.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

L'Enquête Publique a été conduite selon l'arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

L'information du public a été faite règlementairement.

REMARQUES SUR LE PRINCIPE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Mme Sandrine B (observation n°21 sur le registre électronique déposée le 08/07/2018)

Le dossier consultable par l'ensemble des citoyens en vue de participer à l'enquête publique est particulièrement lourd et peu lisible par des personnes non initiées. En tant que citoyenne, je m'interroge plutôt sur la méthode.

En effet, si je prends ma situation, que l'on peut reproduire par analogie à bon nombre de personnes... je travaille près de 40 heures par semaine, sans compter les temps de trajet. je m'occupe de ma famille et j'ai des loisirs. Ce qui me prend aussi du temps...

Je dispose donc de peu de temps pour lire l'ensemble de ces 67 fichiers. Mais je constate rapidement que les lire n'est pas le problème principal... il faut les comprendre.

Je constate que je n'ai pas les outils pour les comprendre...

Il s'avère je suis engagée dans une association de protection des terres agricoles, je suis donc particulièrement intéressée et au fait de certaines mesures... toutefois ces documents me restent inaccessibles... alors je recherche des associations qui auraient pu faire ce travail, nécessairement collectif, de relecture - compréhension de ces documents... par chance ces associations existent... bref, je comprends mieux le projet et peut plus aisément me positionner sur les aspects qui ne me conviennent pas en tant que citoyenne et afin de pouvoir réaliser un argumentaire pour en parler autour de moi.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Bref, tout cela m'a pris une dizaine d'heures ... il faut donc du temps, de l'énergie et des habitudes de recherche pour pouvoir exercer son rôle de citoyen... Je vais donc pouvoir rédiger mon argumentaire ...

Toutefois je continue de m'interroger... une enquête publique est ouverte au public, aux citoyens afin que ceux-ci puissent émettre un avis, comment faire si on ne comprend pas le projet, si on n'a pas un accès simple à une information compréhensible ou si on n'a tout simplement pas le temps?

Les enquêtes publiques se présentent comme des outils de démocratie, mais quels citoyen-ne-s peuvent vraiment s'en emparer?

Certes il s'agit d'un outil de transparence, car les procédures et les documents officiels figurent dans le dossier mais vérifier la transparence d'un projet n'est pas le but d'une enquête publique, il s'agit de recueillir l'avis des citoyen-ne-s...

J'en arrive à la conclusion, que cette méthode ne sert pas le débat démocratique.

Enfin, le coût que représente une enquête publique, dans un contexte de réduction budgétaire des services publics, est assez lourd pour la collectivité.

Loin de vouloir supprimer les enquêtes publiques, il faudrait que ces enquêtes soient accessibles à tou-te-s et accompagnées de débats publics aussi ouverts à tou-te-s.

Mme Fricoteaux (observation n°27 sur le registre électronique déposée le 10/07/2018)

Je ne peux malheureusement pas lire en détails les documents qui sont présentés.

Je ne peux qu'essayer de faire confiance au bon sens des décisionnaires.

J'espère que la sobriété, la rationalisation des infrastructures, le juste nécessaire conduiront tous les choix et que nous n'aurons pas à regretter un gâchis d'espaces naturels et des infrastructures en doublons, dans quelques années.

A l'heure actuelle, le projet de la ZAC sur le Triangle de Gonesse est suspendu. Le principal motif est une prise en compte insuffisante de l'impact environnemental de ce projet.

Les travaux à venir du Grand Paris, pour ceux qui auront lieu, doivent être absolument effectués avec cette prise en compte environnementale, garante de l'équilibre et qui tient une place primordiale dans le nouveau plan biodiversité.

La citoyenne que je suis espère que ses élus iront dans ce sens.

CPTG (observation n°25 sur le registre électronique déposée le 10/07/2018)

Les incohérences du contenu du dossier

Le présent dossier qui concerne le centre d'exploitation d'Aulnay est destiné aux lignes 16 et 17. Dans cet ensemble, on trouve une pléthore de documents relatifs à la ligne 17 Nord et rien sur la ligne 16, pas plus que sur le tronçon commun 16-17. Ce déséquilibre d'informations rend ce dossier d'enquête publique très bancal et ne permet pas de formuler un avis d'ensemble en connaissance de cause.

La taille du dossier (652 pages pour le seul volet B1; un document intitulé abusivement « résumé non technique » de 279 pages) est si volumineux qu'un citoyen lambda n'a aucun moyen de s'en emparer

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

pour se forger une opinion. La preuve : une vingtaine d'avis sur le site de l'enquête publique, dont plusieurs déposés par la même personne. C'est toute la procédure qu'il s'agit de revoir !!

Avis et commentaires de la SGP

Dossier d'enquête publique

La définition du réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet d'un débat public entre septembre 2010 et janvier 2011 sous l'égide de la Commission nationale du débat public : les éléments relatifs au tracé et à son impact environnemental, notamment celui de la ligne rouge au Nord de Paris, ont été exposés au public par des documents accessibles au plus grand nombre et lors de nombreuses réunions publiques.

Bien que nécessaire à l'exploitation des lignes 16 et 17, le centre d'exploitation a été intégré à la procédure de déclaration d'utilité publique du projet de la ligne 17 Nord compte tenu de la date à laquelle sa localisation a été décidée après étude de plusieurs alternatives. Comme indiqué au point 1.2 du présent document, la demande d'autorisation environnementale pour le projet du centre d'exploitation représente une deuxième tranche de la demande d'autorisation environnementale de la Ligne 17 Nord. C'est à ce titre que le dossier intègre une version mise à jour de l'étude d'impact de la Ligne 17 Nord, conformément aux dispositions de l'article L181-7 du code de l'environnement.

Par ailleurs, le dossier comporte également l'analyse des effets cumulés avec la Ligne 16 :

- Au chapitre 4 du volet B3
- Au chapitre 7 du volet B5.

La présente enquête publique est menée dans le cadre de deux procédures menées en parallèle pour le centre d'exploitation : la demande d'autorisation environnementale et la demande de permis de construire. Le dossier doit donc comporter l'ensemble des informations et documents exigés par ces deux procédures, ce qui aboutit à un dossier de taille conséquente.

Conformément à la réglementation, pour faciliter la lecture et la compréhension, un résumé non technique de l'étude d'impact environnemental du projet est présent au chapitre 9 du volet B5 « Etude d'impact du centre d'exploitation et son résumé non technique ». Ce résumé non technique reprend l'ensemble des éléments nécessaires à la bonne compréhension du sujet et notamment :

- La description du projet retenu et principales solutions examinées
- L'analyse de l'état initial du site et de son environnement
- L'analyse des impacts du projet sur l'environnement et mesures associées
- L'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000
- ...

L'étude de danger comporte également un résumé non technique au chapitre 2 du volet B5.

Organisation de l'enquête

La présente enquête a été tenue conformément aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement, notamment pour ce qui concerne

- La durée : 30 jours
- La communication légale

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- Création d'un site dédié à l'enquête, avec consultation du dossier d'enquête et accès à un registre dématérialisé
- Mise à disposition des registres papier en mairies d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse
- Affichage de l'avis d'enquête publique autour de l'emprise du projet, en mairie et sur les panneaux administratifs des communes, ainsi qu'en préfectures
- Parutions de l'avis d'enquête publique dans la presse nationale et locale
 - 1 parution dans deux journaux nationaux au moins 15 jours avant le début de l'enquête
 - 2 parutions dans deux journaux locaux (par département) au moins 15 jours avant le début de l'enquête et 8 jours au plus tard après le début de l'enquête
- Annonce de l'enquête sur le site internet de la Société du Grand Paris.
- Tenue de permanences
 - 4 permanences à la mairie d'Aulnay-sous-Bois
 - 2 permanences à la mairie de Gonesse

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

L'Enquête Publique a été conduite selon l'arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

La Société du Grand Paris répond explicitement aux différentes observations.

LIGNE 17 NORD (HORS PÉRIMÈTRE DE L'ENQUÊTE)

OPPORTUNITÉ DE LA LIGNE 17 NORD

M DESFARGES (observation n°14 sur le registre électronique déposée le 06/07/2018)

Je suis opposée au projet de ligne 17 Nord, qui va à l'encontre des besoins des français à l'heure actuelle, c'est à dire un maintien des terres agricoles et non pas un bétonnage toujours grandissant, et particulièrement en Ile de France. Une ligne qui sert surtout à rejoindre une éventuelle future méga zone commerciale, c'est franchement douteux.

M PASCAL (observation n°15 sur le registre électronique déposée le 06/07/2018)

Je m'oppose formellement à la réalisation de cette gigantesque opération dont le lien avec le projet d'Europacity est manifeste. Or, ce dernier projet est gravement destructeur de la vocation hautement agricole de son emprise et, compte tenu de son ampleur et des mouvements de population qu'il entraînera s'il est réalisé - et pas seulement par les transports en commun - contraire à la nécessité de lutter contre le réchauffement climatique. Ces deux projets, quoi qu'on veuille bien le dire, sont indissolublement liés. Le centre d'exploitation du Grand Paris Express (lignes 16 et 17) doit être rejeté pour les mêmes raisons qu'Europacity.

M JOSEPH (observation n°16 sur le registre électronique déposée le 07/07/2018)

Un projet pharaonique pour le caveau d'une souris.

Une fois de plus, il s'agit de donner des marchés à un grand groupe, et pas de l'intérêt collectif qui serait d'améliorer et renforcer les traversées de l'agglomération.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Mme GRENIER (observation n°18 sur le registre électronique déposée le 07/07/2018)

Je suis contre car ce projet coûteux est lié à la desserte d'Europa city qui va détruire des terres agricoles.

Il vaut mieux renforcer les transports existants pour faciliter la vie des habitants du secteur.

Mme Sandrine B (observation n°22 sur le registre électronique déposée le 08/07/2018)

Le projet de ligne de métro dépend de la réalisation des projets ZAC du Triangle de Gonesse et Europacity auxquels je suis opposée.

Ces projets destructeurs de terres agricoles et climaticides doivent être annulés. Aussi les lignes de métro ne feront qu'aggraver l'artificialisation des terres, inciteront à urbaniser plus encore.

Alors que la logique actuelle, qui va dans le sens de l'intérêt général, est la protection des terres agricoles afin de promouvoir une agriculture de proximité, un accès à l'alimentation local, un retour progressif vers l'autonomie alimentaire de la ceinture périurbaine de Paris.

Concernant spécifiquement les projets de Lignes 16 et 17, qu'en est-il de la prise en compte de la rénovation des lignes B et D du RER afin de les rendre plus efficaces et modernes? Qu'en est-il des liaisons en Bus des gares du RER B et D au lieu d'une ligne de métro au coût nettement plus élevé?

Qu'en est-il de la responsabilité des pouvoirs publics quant à la dépense de l'argent public? Ce projet est colossal et le coût pour les collectivités et les contribuables monstrueux, parce que finalement, malgré les annonces des promoteurs privés c'est la part des collectivités qui est la plus importante

Et quid des retards dans l'aménagement? Ils seront pris en charge aussi par les collectivités.

De projets vraiment utiles aux usagers et moins coûteux méritent qu'on les prenne en compte.

CPTG (observation n°25 sur le registre électronique déposée le 10/07/2018 et au registre papier de Gonesse)

La révision du calendrier et du périmètre du Grand-Paris Express

Le rapport de la Cour des Comptes de décembre 2017 préconisait de revoir le calendrier et le périmètre de l'ensemble du réseau du Grand-Paris-Express. A la suite à ce rapport, le gouvernement a décidé la révision du calendrier : 2024 pour la réalisation de la ligne 16, de la 17 Sud dont la gare Le Bourget-RER et la 17 Nord, gare Le Bourget-Aéroport ; 2027 pour la gare Triangle de Gonesse ; 2030 pour Le Mesnil-Amelot. Le périmètre n'a pas été revu, alors que la ZAC Triangle de Gonesse a été annulée et qu'aucune décision définitive n'a été prise. Le débat sur Europacity est loin d'être clos, des grandes incertitudes existent sur le projet Triangle de Gonesse et même sur la ligne 17 Nord au-delà du Bourget, qui dépend fortement de la réalisation ou non d'Europacity. Par ailleurs, une décision a été prise de réaliser la ligne CDG Express Roissy/ Gare de l'Est pour les Jeux Olympiques, ce qui fait en grande partie double emploi avec la ligne 17, comme le soulignait le rapport Auzannet de décembre 2012.

Anonyme (observation n°28 sur le registre électronique déposée le 10/07/2018)

Non à la bétonisation des dernières terres agricoles d'Ile de France !

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

La construction de cette nouvelle ligne est inutile et en plus, elle coûtera extrêmement cher. Il n'y aura pas de centre commercial à Europacity : qui ira faire du shopping sur le triangle de Gonesse quand l'Île de France croule sous les centres commerciaux inutilisés ? De plus, les citoyens s'y sont fermement opposés, la construction de cette ligne n'a donc aucune justification.

Il faut au contraire absolument améliorer et renforcer les lignes B et D du RER qui sont saturées et ne fonctionnent pas bien ! Pourquoi faire du nouveau, lorsqu'on peut améliorer l'ancien ?

Mme QUERE (observation n°30 sur le registre électronique déposée le 10/07/2018)

POURQUOI BETONNER ENCORE ET TOUJOURS PLUS POUR UNE RENTABILITE QUI N'EST QU'ILLUSOIRE? LES CENTRES COMMERCIAUX SONT NOMBREUX AUX ALENTOURS ET SE CANNIBALISENT DEJA. QUANT A L'ARGUMENT CULTUREL, SACHANT QUE C'EST IMMOCHAN QUI EST À LA MANOEUVRE, LAISSEZ-MOI RIRE! LE POLE DE LOISIRS INTEGRANT DES PISTES DE SKI OUVERTES EN PERMANENCE EST TOUT SIMPLEMENT UNE HERESIE ET JE SONGE AU GASPILLAGE D'ENERGIE QUE CELA SUPPOSE. LA TERRE EST PLUS IMPORTANTE POUR DES LÉGUMES SAINS QUE BEAUCOUP PEUVENT SAVOURER. ABANDONNONS CE PROJET PRETENTIEUX.

Avis et commentaires de la SGP

La Société du Grand Paris rappelle que le projet de Ligne 17 Nord du Grand Paris Express et le projet de ZAC à Triangle de Gonesse sont destinés à répondre à des objectifs distincts. En effet, la ZAC Triangle de Gonesse concerne l'aménagement d'une zone d'activités destinée à accueillir divers types d'activités et de loisirs, tandis que la Ligne 17 Nord consiste à créer une ligne de métro automatique destinée à relier divers points stratégiques du nord de l'Île-de-France, notamment les bassins d'emplois et les aéroports – du Bourget et de Roissy Charles-de-Gaulle - et, avec une correspondance à la gare Saint Denis Pleyel, le quartier d'affaires de la Défense et le sud de Paris.

Concernant l'annulation de l'arrêté créant la ZAC, il est à noter qu'elle ne remet pas en cause le principe de l'urbanisation du secteur du Triangle de Gonesse qui est prévue par le schéma directeur de la région d'Île-de-France, approuvé par décret et le PLU de la commune toujours en vigueur. Cette annulation est fondée sur un vice de procédure. Aucun des moyens de fond n'a été retenu alors qu'en contentieux de l'urbanisme tous les moyens susceptibles d'entraîner l'annulation doivent être retenus par le juge. Ainsi le juge n'a pas retenu les moyens tirés de l'incompatibilité de la ZAC avec le SDRIF et avec le plan régional de l'agriculture durable de la région Ile de France.

L'urbanisation d'une partie du Triangle de Gonesse est donc toujours prévue et la gare Triangle de Gonesse également.

En effet, la Ligne 17 Nord fait partie du réseau de transport public du Grand Paris déterminé par le schéma d'ensemble approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011. L'objet de la présente enquête publique ne porte pas sur son opportunité ou son utilité publique qui a été déclarée par le décret n° 2017-186 du 14 février 2017. Un recours contre ce décret a été rejeté par le Conseil d'Etat.

De plus, le 22 février 2018, le Gouvernement a annoncé le nouveau calendrier de réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express. Lors de la présentation de cette nouvelle feuille de route, le Premier ministre a confirmé la réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express et en conséquence de la Ligne 17.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Le centre d'exploitation objet de la présente enquête publique permettra l'exploitation de la Ligne 17 mais aussi de la Ligne 16, également déclarée d'utilité publique par le décret n° 2015-1791 du 28 décembre 2015.

Enfin, la Société du Grand Paris contribue à la modernisation du réseau de transport francilien à hauteur de 3,4 milliards d'euros.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La Société du Grand Paris rappelle que le projet de Ligne 17 Nord du Grand Paris Express et le projet de ZAC à Triangle de Gonesse sont destinés à répondre à des objectifs distincts.

Le centre d'exploitation permettra l'exploitation de la Ligne 17 mais aussi de la Ligne 16.

La Société du Grand Paris contribue à la modernisation du réseau de transport francilien à hauteur de 3,4 milliards d'euros.

PROPOSITIONS ALTERNATIVES POUR LA LIGNE 17 NORD

Desserte des projets du Triangle de Gonesse

M GAUTHIER, (observation n°7 déposée le 27/06/2018) :

Un ami , favorable au projet Europacity, me signale que mon schéma de deux gares sur la ligne 17 dans le Triangle de Gonesse (observation n° 2 page 7) lui paraît insuffisant pour desservir l'ensemble du projet de ZAC tel qu'il résulte du dossier d'enquête publique tenue du 8 janvier au 21 février 2018.

Cette remarque pertinente m'incite à revoir mon schéma d'implantation des arrêts des petits trains de la ligne 17 (54 m de long) et en PJ je vous communique une nouvelle approche du sujet avec cinq gares que j'ai intitulé " Le métro du Parisis «. Le nouveau tracé épargne le parc du Sausset, classé Natura 2000, et offre un lien avec la zone commerciale de Paris Nord 2.

M GAUTHIER, (observation n°26 déposée le 10/07/2018) :

En qualifiant de " folie des grandeurs " le projet Europacity (Europe 1 - jeudi 5 juillet) Monsieur Nicolas Hulot aurait pu poursuivre son réquisitoire et dénoncer la folie des grandeurs que constitue la ligne 17 ou même encore le CDG Express. Mais, solidarité gouvernementale oblige, il ne pouvait ni contrarier la ministre des transports, ni le président d'ADP...

Une ligne qui dessert un village de 900 habitants comme Le Mesnil-Amelot, n'est-ce pas folie des grandeurs ? Un train fantôme qui saccagera la campagne de Mitry-Mory et supprimera 2000 emplois sur le site de CAP 18 (75018), n'est-ce pas encore folie des grandeurs alors que les RER B directs roulent à moitié vides entre Roissy CDG et gare du nord ?

Une cure minceur s'impose et c'est pourquoi je propose le métro du Parisis qui permettra de desservir les deux sites d'aménagements de part et d'autre de l'A1, le triangle de Gonesse et les terrains PSA.

Ce métro de 5 km sera aérien comme celui de Dubaï où circulent les Metropolis d'Alstom. Il unira la gare d'Aulnay à Roissy CDG après une boucle dans le triangle de Gonesse et s'être raccordé au RER B à la gare parc des Expositions.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Le schéma joint montre le tracé de cette boucle, celui de la voie-mère et celui du raccordement de la ligne 16 au SMR-SMI.

Cette ligne 17 new look devenue métro du Parisis permettra d'unifier ce grand territoire au lieu de le diviser. Adieu ligne 17, vive le métro du Parisis !

Avis et commentaires de la SGP

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris crée la Société du Grand Paris, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, en lui confiant la 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, qui 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 et, dans les conditions de l'article 19, leur entretien et leur renouvellement, dans les conditions prévues par la présente loi. »

Le débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris, obligatoire et dirigé par la Commission nationale du débat public, s'est tenu entre le 30 septembre 2010 et le 31 janvier 2011. La gare de Triangle de Gonesse, alors optionnelle, a été retenue en conséquence du débat public, à la suite de la mobilisation en ce sens.

La gare Triangle de Gonesse a donc été intégrée au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011. L'objet de la présente enquête publique ne porte pas la mise en place de gares complémentaires desservant le site du Triangle de Gonesse mais sur la création et l'exploitation du centre d'exploitation des lignes 16 et 17.

Les contre-propositions alternatives proposées modifiant la desserte du Triangle de Gonesse ne sont pas compatibles avec le schéma d'ensemble ni avec le projet de Ligne 17 Nord déclaré d'utilité publique ; la Société du Grand Paris ne peut donc se prononcer sur ces propositions qui auraient pu être examinées par la commission de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du tronçon.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La Société du Grand Paris répond aux différentes questions.

Mutualisation partielle de la Ligne 17 Nord avec le RER B

M GAUTHIER (observation n°4 sur le registre électronique déposée le 25/06/2018) :

Pour compléter mes observations n° 1 & 2 (*page 7 du présent document*), je vous communique en PJ un double schéma des lignes 16 & 17, l'un officiel, l'autre modifié qui intègre la boucle ferroviaire de Gonesse destinée à une meilleure desserte du triangle et du projet Europacity depuis le SMR d'Aulnay.

Dans la boucle, les voies passent en tranchée ouverte ou fermée suivant les contraintes d'aménagement du site et son raccordement au RER B se fait au niveau de la gare Parc des expositions où la largeur du faisceau le permet.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

La ligne 17 vise essentiellement à créer une liaison ferrée entre le pôle d'échanges Saint-Denis/Pleyel et l'aéroport Roissy CDG en complément du projet CDG Express dont l'avenir demeure incertain puisque son utilité publique fait l'objet de plusieurs requêtes en annulation déposées au conseil d'Etat, que le dossier est lacunaire avec des pans entiers à instruire comme celui des expropriations et dont l'étude d'impact, datant de plus de 10 ans, est obsolète. L'état, porteur exclusif du projet CDG Express, en est d'ailleurs conscient puisqu'il a décidé l'actualisation de cette étude et a saisi pour avis l'autorité environnementale du CGEDD (saisine n° 2018-41 du 11 mai 2018).

Tant que le dossier ne sera pas à jour, le parlement ne pourra valablement délibérer sur le renouvellement d'une DUP qui expire dans moins de 6 mois, le 19 décembre 2018.

Face à ces contraintes, il est tout à fait plausible qu'en décembre prochain il ne faille reprendre le dossier de CDG Express à zéro et le réexaminer en le liant à celui de la ligne 17 du GPE.

Pour gagner du temps - le CDG Express est promis pour les JOP 2024 - et maîtriser les dépenses, je propose de mutualiser les voies du RER B entre la gare Parc des Expositions et les gares Roissy CDG 1 & 2 en y faisant circuler aussi bien le RER B que les navettes CDG Express et les trains de la ligne 17, de modifier le plan des voies à Aulnay pour fluidifier la connexion entre la ligne K et la branche Roissy CDG du RER B et d'implanter le terminus des navettes CDG Express à la gare Rosa Parks (Paris 19ème) ce qui évitera de construire le tunnel de liaison et son tapis roulant entre les gares de l'est et du nord.

Concernant la desserte de la ville du Mesnil-Amelot et du futur terminal 4, elle pourrait être assurée par un BHNS articulé électrique circulant en site propre rue de New-York entre la ville et la gare routière Roissy CDG.

Concernant enfin la gare Le Bourget Aéroport, sa réalisation pourrait s'intégrer au prolongement de la ligne 7 du métro depuis La Courneuve.

M GAUTHIER (observation n°5 et 6 sur le registre électronique déposée le 26/06/2018)

Un lecteur de mes observations n° 4 (*ci-avant*) me précise : " Votre suggestion de limiter la ligne 17 à la section comprise entre le SMR d'Aulnay et la gare Parc des Expositions est séduisante mais elle se heurte à deux obstacles. Le premier, c'est que le tunnel de liaison entre la ligne 16 et le SMR ne comportera qu'une voie et non deux (pièce D de l'enquête publique-page 91) et que le réseau GPE ne sera accessible qu'à un matériel roulant spécifique qui rend ce réseau incompatible avec tout autre matériel roulant existant, notamment celui en circulation sur la branche Roissy CDG du RER B. Les caractéristiques de ce matériel ont été fixées par la SGP et IDF Mobilités d'une façon discrétionnaire sans aucune consultation publique. Quant au CDG Express, il est urgent d'envoyer ce délirant projet aux oubliettes "

Concernant le tunnel de la ligne 16 au SMR, je pense qu'il pourrait être élargi au gabarit de la ligne car ce tunnel de forme ovoïde à une seule voie devra être creusé de manière traditionnelle donc de façon plus coûteuse qu'au tunnelier. La RATP en charge du prolongement nord de la ligne 14 a-t-elle changé de matériel pour creuser le tunnel de raccordement au SMR de Saint-Ouen ?

Bien que le matériel roulant destiné à la ligne 17 soit spécifique, une étude d'harmonisation des stations Parc des Expositions et Roissy CDG 1 & 2 pourrait être engagée afin de les rendre aptes à recevoir plusieurs types de matériel roulant.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Ces stations sont de longueur limitée (54 mètres) et, en cas d'abandon du projet CDG Express, elles pourraient se révéler insuffisantes pour le trafic voyageur.

CDG express pourrait bien faire naufrage si j'en crois les arguments des opposants (PJ³)

M GAUTHIER (observation n°20 sur le registre électronique déposée le 08/07/2018)

Le métro du Parisis pourrait-il s'insérer dans le trafic du RER B entre les gares Parc des expositions et Roissy CDG 1 & 2 ? Aujourd'hui la configuration de la ligne limite à 6 minutes d'intervalle la fréquence des trains. Cet intervalle pourrait être réduit puisque SNCF Réseau indique sur son site internet qu'avec le système de régulation Nexteo cet intervalle peut être réduit à 108 secondes. Sous réserve que les travaux de modernisation du RER B nord soient entrepris, la capacité de la ligne pourrait être triplée puisque l'intervalle de 6 minutes entre chaque train, soit 360 secondes, aujourd'hui incompressible, divisé par 108 secondes permettrait ce triplement.

Le projet CDG Express comporte un investissement en faveur du RER B nord qui pourrait être détaché du projet lui-même afin d'améliorer son exploitation. Peut-être même suffirait-il afin d'éviter la construction de la voie nouvelle à travers champs entre Mitry-Mory et Roissy CDG 2 où il ne circulera qu'une navette par quart d'heure et par sens alors que le système Nextéo permettrait huit circulations (900 / 108 secondes).

Avis et commentaires de la SGP

L'utilisation d'une portion de voie du RER B par les métros de la Ligne 17 Nord n'est pas envisageable. Outre les questions de compatibilité réglementaires et juridiques (tutelle de L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) pour le RER et du Bureau interdépartemental des remontées mécaniques et des transports guidés (BIRMTG) pour le métro) et le fait que le RER roule à gauche tandis que le métro à droite, une analyse rapide des principaux aspects techniques suivants permet d'éclairer le propos :

- L'alimentation en énergie électrique de traction doit être compatible. Aujourd'hui, le matériel roulant conçu pour circuler sur la ligne 17 qui sera alimentée en 1500 volts à courant continu, ne peut pas fonctionner avec les 25 000 volts à courant alternatif distribué sur le RER B.;
- Le métro du GPE est un système automatique sans conducteur qui utilise le système CBTC (*Communication based train control*). Ce système n'est pas compatible avec le système NEXTEO développé par la SNCF en partenariat avec la RATP pour le RER. Il n'est pas possible de faire cohabiter ces deux systèmes sur une même ligne avec les performances attendues;

Pour fonctionner en toute sécurité, les gares des lignes 16 et 17 seront équipées de portes palières réparties selon l'emplacement des portes des trains. Ceci nécessiterait des adaptations des gares pour les équiper également de portes palières rendant inutilisable ces voies à quai par les RER. Un doublement des voies à quai serait par ailleurs nécessaire à la gare de Parc des expositions.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La Société du Grand Paris répond aux différentes questions et présente bien les différences de fonctionnement et de technologies du RER B et des métros de la Ligne 17 Nord.

AUTRES REMARQUES SUR LE DOSSIER DE LA LIGNE 17 NORD

CPTG (observation n°25 sur le registre électronique déposée le 10/07/2018)

Quelle justification pour le barreau de Gonesse ?

Dans l'enquête publique précédente, nous avons découvert une gare Triangle de Gonesse à caractère multimodal, d'une emprise largement supérieure à la taille initiale, soi-disant justifiée par l'obligation d'accueillir ET la ligne 17 Nord ET le barreau de Gonesse. Pourtant, l'évaluation de la fréquentation de la ligne 20 du BHNS reliant la gare du RER D « Arnouville/Gonesse/Villiers-le-Bel » et du RER B « Parc des Expositions » –préfiguration du barreau de Gonesse – fait état de 4500 voyageurs /an au lieu des 7200 prévus. Soit 1% du trafic nécessaire pour justifier un transport ferré lourd (400 000 flux/ jour) et même 2% du trafic justifiant un tramway (200 000 flux/ jour) !!

Nous dénonçons les idées fausses propagées par certains élus qui prétendent que la mention du barreau ferré de Gonesse dans quelques documents généraux - dont le SDRIF – vaut validation. Notamment le SDRIF inscrit des potentialités d'urbanisation et de transports, non une obligation. Aujourd'hui, ce barreau n'a plus aucune crédibilité socio-économique et technique. En conséquence, le caractère d'interconnexion ferrée de la gare Triangle de Gonesse n'a plus aucune justification, pas plus que l'extension de l'emprise du chantier. La Société du Grand Paris est dans l'obligation de réactualiser ses documents qui sont obsolètes. Ce qu'elle refuse malgré les avis successifs de l'Autorité environnementale.

Avis et commentaires de la SGP

Le projet de lien ferroviaire RER B – RER D a fait l'objet d'une concertation menée du 20 octobre au 9 décembre 2011. Cette concertation avait pour objectif de présenter le projet et de recueillir l'avis du public sur ses grandes caractéristiques et ses principaux objectifs.

En octobre 2016, la ligne de bus 20 (BHNS) a été mise en service pour assurer la nouvelle liaison entre Villepinte, Villiers-le-Bel, Gonesse et Arnouville en 30 minutes. Cette nouvelle ligne s'inscrit dans le Grand Paris des Bus, plan d'amélioration des réseaux de bus, et accompagne des développements urbains et économiques majeurs.

Depuis, peu d'avancées sont intervenues sur le projet de lien ferroviaire RER B – RER D. Une prochaine réunion de son comité pourrait se tenir prochainement sous l'égide du Syndicat des transports d'Ile-de-France pour décider des prochaines orientations à suivre.

Enfin, le projet de lien ferroviaire RER B- RER D n'a pas été officiellement abandonné. A ce titre, la conception de la Ligne 17 Nord doit être compatible avec ce projet et ne doit pas empêcher sa réalisation.

La Société du Grand Paris rappelle que la présente enquête porte sur la création et l'exploitation du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 et non sur la réalisation des gares de la Ligne 17 Nord.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

L'objet de cette Enquête Publique porte sur la réalisation du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 et non sur les gares de la ligne 17 Nord.

CPTG (observation n°25 sur le registre électronique déposée le 10/07/2018)

La gestion des déchets de chantier

Nous observons que rien n'est indiqué sur la justification d'une emprise chantier aussi importante au niveau de la gare du Triangle de Gonesse. Tant qu'aucune décision n'a été prise pour invalider / valider Europacity, aucune action ne doit être entreprise qui compromettrait irrémédiablement la qualité des terres agricoles du Triangle. Et notamment, il ne saurait être question de procéder à des dépôts transitoires de déchets de chantier.

Avis et commentaires de la SGP

La zone de chantier au droit de la gare Triangle de Gonesse, représentant 22 ha, permettra la réalisation de plusieurs ouvrages :

- Puits d'entrée de tunnelier;
- Gare Triangle de Gonesse ;
- Tranchée couverte ;
- Tranchée ouverte ;
- Ouvrage en terre – remblai ;
- Lancement du viaduc.

Il a été démontré qu'il était particulièrement utile d'un point de vue environnemental d'utiliser des zones de stockage pour la gestion des déblais issus des chantiers de tunnelier, soit directement au sein du chantier où est inséré le tunnelier (les terres à évacuer étant extraites par le puits d'entrée du tunnelier) lorsque l'espace est suffisant, soit sur des plateformes de transit déportées.

L'objectif de ce stockage tampon est de pouvoir caractériser plus précisément les déblais évacués, et de les trier. Le tri de ces déblais permet d'optimiser les volumes destinés aux filières de stockage ultime et de favoriser l'économie circulaire et optimiser la valorisation des déblais. Les emprises chantiers dessinées actuellement pour les puits d'entrée de tunnelier tiennent compte de ce besoin de stockage tampon de déblais de tunnelier (Triangle de Gonesse, Tremblay-en-France, Le Mesnil-Amelot).

La Société du Grand Paris rappelle cependant que la présente enquête porte sur la création et l'exploitation du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 et non sur la réalisation des gares de la Ligne 17 Nord.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

L'emprise chantier importante est justifiée par le stockage tampon pour la réalisation de différents ouvrages.

Le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 ne fait pas parti des ouvrages concernés.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

MÉTRO DU RÉSEAU GRAND PARIS EXPRESS (HORS PÉRIMÈTRE DE L'ENQUÊTE)

RISQUES DU MÉTRO ET ACCESSIBILITÉ

Mme AMAND Claire-Nelly, (observation n°1 sur le registre papier à Aulnay-sous-Bois du 13/06/2018) :

- a) Créer un métro parisien est dangereux pour la population,
- b) Automatique, informatisé : il risque quelques danger pour la population
- c) Tout l'argent "gâché" pour cela. Il aurait fallu créer un tramway (ou plusieurs), qui est plus pratique pour ceux en fauteuil roulant.
- d) à l'avenir il faudrait "redistribuer" l'argent pour la mobilité réduite, en surface, comme le Tramway T4 à l'arrêt "Gargan" par exemple, en direction de gare de Bondy : 93140
- e) Aussi les terrains existent : cela est possible dans le temps avec de l'argent d'embellir les transports en commun.

Avis et commentaires de la SGP

Les demandes d'autorisations environnementales pour la création et l'exploitation des nouvelles lignes de métro du réseau du Grand Paris Express sont soumises au code de l'environnement, qui prévoit notamment une analyse des impacts potentiels sur l'environnement et la santé publique (article R 122-5 du code de l'environnement). Comme indiqué page 390 du volet B5, du présent dossier, **les installations prévues ne sont pas susceptibles d'avoir d'impact négatif sur la santé publique.**

Par ailleurs, la mise en place d'un métro automatique et informatisé permet une gestion efficace des rames et des incidents, le tout étant géré au niveau du Poste de Commandement Centralisé au sein du centre d'exploitation objet de la présente enquête. Par exemple, la vidéo protection se conçoit comme un système intégré, qui accompagne l'usager de son entrée à sa sortie du GPE, y compris dans les rames, sous l'attention continue du PC de Sûreté de la ligne considérée. Multipliée sur les points sensibles (point d'accueil en gare, lignes de contrôle, sanitaires publics, matériel roulant, etc.), elle contribue à la protection et au sentiment de sécurité ressenti par le voyageur. De plus, pour plus de sécurité, les quais seront séparés des voies ferrées par des portes vitrées (portes palières).

L'ensemble des gares du Grand Paris Express sera accessible à tous, notamment aux personnes à mobilité réduite et à celles atteintes d'un handicap sensoriel ou cognitif : les gares seront spacieuses et lumineuses. Des ascenseurs et des escaliers mécaniques assureront un accès rapide aux quais et un embarquement fluide dans les trains. Une signalétique claire informera et orientera les voyageurs tout au long de leur parcours.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La Société du Grand Paris répond explicitement aux différents problèmes énoncés.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

OPPOSITION AU PROJET DU GRAND PARIS EXPRESS

Anonyme (observation n°19 sur le registre électronique déposée le 07/07/2018)

Nous sommes opposés au projet, mal-conçu et très onéreux pour les finances publiques, ainsi que l'a dénoncé La Cour des Comptes dans 1 récent rapport.

Le GPE sous sa forme actuelle représente 1 gabegie monstrueuse alors qu'EXISTENT des alternatives + efficaces et moins coûteuses :

Je pense à l'ancien embranchement reliant le triage du Bourget au site du projet !

Je suis même très étonné que rien n'ait été envisagé comme desserte ferroviaire de voyageurs ?????? Le leu mérite un aménagement digne de ce nom : Avec l'abandon des montagnes russes à grande profondeur, il sera possible de réaliser un dépôt de tramevoies dont la ligne reliera Roissy en France au centre de l'agglomération Parisienne.

(cf les indices 52&72 STCRP) ...

Avis et commentaires de la SGP

Sur l'opportunité du projet :

Le Grand Paris Express répond à un besoin concret et urgent de mobilité en Île-de-France. En effet, les transports franciliens ont été pensés depuis le début de leur développement en suivant une logique de desserte en étoile, de Paris vers les territoires excentrés.

L'objectif du Grand Paris Express n'est pas de se substituer à cette desserte en étoile, mais de proposer une desserte en rocade, permettant d'effectuer des trajets de banlieue à banlieue sans repasser par Paris. En plus de ces lignes en rocade, le prolongement de la Ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly et la réalisation de la Ligne 17 jusqu'à l'aéroport Charles De Gaulle permettront de proposer des modes de transports fiables, efficaces et rapides jusqu'à ces deux aéroports de niveau mondial.

Le Grand Paris Express est le fruit d'un dialogue entre les franciliens, les acteurs locaux, la région et de l'Etat, dialogue inédit par son ampleur. En effet, le projet est issu d'un débat public mené entre septembre 2010 et janvier 2011. Il a réuni plus de 15 000 personnes lors de 55 réunions publiques. C'est au cours de ces quatre mois d'échanges intenses que le projet du métro du Grand Paris a pris corps. Depuis, le dialogue se poursuit avec les élus, les acteurs économiques et les organismes de recherche, le Syndicat des transports d'Île-de-France (Île-de-France Mobilités) et les opérateurs de transports (SNCF et la RATP).

La Société du Grand Paris a également instauré un dialogue direct avec les franciliens en soumettant chaque projet de tronçon à la concertation publique. Soixante réunions publiques, organisées entre 2012 et 2015, ont donné la possibilité à chacun d'en prendre connaissance et d'exprimer son avis ou ses préoccupations. Un garant de la concertation publique a veillé à la bonne organisation des échanges et de l'information du public.

Les enquêtes préalables à chaque déclaration d'utilité publique ont permis de recueillir une nouvelle fois les observations des citoyens. Au nombre de sept – une pour chaque ligne –, ces enquêtes se sont déroulées entre 2013 et 2016. Depuis mars 2017, les travaux de réalisation de l'ensemble des tronçons du Grand Paris Express ont été déclarés d'utilité publique et urgents. Le dialogue avec les citoyens se poursuit également en phase travaux.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La Société du Grand Paris répond aux différentes questions et rappelle les différentes étapes de concertation passées et à venir (en phase travaux).

Sur le financement :

La Société du Grand Paris (SGP) consacrera près de 35 milliards d'euros à la réalisation du nouveau métro. Parallèlement, la SGP contribue à la modernisation du réseau de transport francilien à hauteur de 3,4 milliards d'euros.

Le système de financement du Grand Paris Express a été pensé sur le long terme. Outre les subventions de l'Union européenne et de l'État (notamment dans le cadre du programme d'investissements d'avenir), la Société du Grand Paris s'appuie sur plusieurs ressources.

D'une part, l'État a affecté au financement du nouveau métro les recettes de trois taxes, représentant plus de 570 millions d'euros par an :

- une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux ;
- la taxe spéciale d'équipement;
- et une fraction de la taxe sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux et les surfaces de stationnement.

D'autre part, le nouveau métro est financé par l'emprunt. Des premiers contrats ont été conclus auprès de la Caisse des dépôts et consignations et de la Banque européenne d'investissement (3 milliards d'euros début 2018). D'autres prendront la forme d'émissions monétaires et obligataires. Les premières afin de gérer au mieux la trésorerie de la Société du Grand Paris via un programme de 3 milliards d'euros, les secondes pour s'adresser directement aux investisseurs institutionnels internationaux (fonds de pension, assureurs, caisses de retraites, gestionnaires d'actifs) via un programme de 5 milliards d'euros sur des horizons de remboursement en adéquation avec un actif de long terme.

L'emprunt offre la possibilité de concentrer la réalisation du réseau dans un temps aussi court que possible tout en permettant d'étaler le financement sur plusieurs décennies. Cet échelonnement du financement est indispensable pour des raisons d'équité, puisqu'il s'agit à la fois d'améliorer les conditions de transport actuelles des Franciliens et de préparer celles des prochaines générations.

En plus des recettes fiscales affectées, la Société du Grand Paris pourra compter, dès la mise en marche du réseau, sur des redevances d'usage (péages). Elle pourra également tirer des recettes complémentaires de l'exploitation commerciale des infrastructures (publicité et commerces dans les gares, fibre numérique dans les tunnels etc.).

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La Société du Grand Paris explique clairement le montant et les modes de financement du projet.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

AUTRES REMARQUES (HORS PÉRIMÈTRE DE L'ENQUÊTE) INCINÉRATEUR D'IVRY

M LOUP Bernard président de Val d'Oise Environnement (observation n°3 sur le registre électronique déposée le 25/06/2018) :

L'association départementale Val d'Oise Environnement intervient sur la question de la gestion des déchets par sa présence dans les CSS des très nombreuses installations de traitement et de stockage de déchets du Val d'Oise et participe dans le cadre de l'action de FNE Ile de France à la concertation du Plan Régional de Prévention et de Gestion des déchets (PRPGD).

Plusieurs raisons pour demander qu'un avis défavorable soit donné à l'issue de cette enquête publique.

- Décider de la construction d'une usine d'incinération au moment où s'élabore le plan régional est inacceptable. L'objectif du plan est de réduire le stockage et l'incinération des déchets pour aller plus vers une économie circulaire plus économe de matières premières et d'énergie, sans parler de l'impact sur la santé de l'incinération des déchets.

- Dans le Val d'Oise il existe trois incinérateurs à Sarcelles, Argenteuil et Saint Ouen l'Aumône d'une capacité réglementaire d'incinération de 500 000 t/an, ce qui représente une surcapacité d'incinération pour les habitants du Val d'Oise. Actuellement des communes du SYCTOM limitrophes du Val d'Oise, alimentent ces incinérateurs.

- Dans le cadre des orientations nationales et européennes sur la gestion des déchets, il existe des marges de progressions importantes pour réduire la quantité des déchets à incinérer : amélioration du recyclage, collecte sélective de biodéchets, redevance incitative.

- Dans ce contexte poursuivre la réalisation du projet d'incinérateur d'Ivry, c'est entretenir en Ile-de-France une surcapacité d'incinération contraire à toute évolution plus vertueuse de la gestion des déchets.

Pour ces raisons, Val d'Oise Environnement exprime un avis défavorable sur le projet de construction de l'incinérateur d'Ivry.

Avis et commentaires de la SGP

[Cette contribution ne semble pas concerner la présente enquête publique relative à la création et l'exploitation du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express.](#)

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Don't acte.

LIGNE 18

Anonyme (observation n°29 sur le registre électronique déposée le 10/07/2018) :

Encore un grand projet coûteux et inutile !

Ce projet n'améliorera absolument pas la situation du plateau de Saclay :

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- Il va sacrifier des terres cultivables et nuire à l'environnement,
- Il n'améliorera pas le temps de transport : le temps de transport Versailles-Chantiers/Massy-Palaiseau est de 19 ou 24 minutes par le RER C actuel selon le sens de la marche, mais de 28 minutes par la ligne 18 !!
- La ligne 18 proposée n'est pas adaptée aux besoins des populations qui habitent et travaillent dans les environs.

Par contre, le RER B et le RER C, les lignes Transilien SNCF qui desservent déjà cette zone vieillissent et ne fonctionnent pas bien. Pourrait-on plutôt les renforcer et les améliorer ?? Ce serait beaucoup plus intelligent et plus utile de réparer et d'améliorer ce qui existe déjà que de se lancer dans de grands travaux qui ne sont que de l'argent jeté par les fenêtres !

Pour plus d'informations plus précises contre ce projet : http://nonaeuropacity.com/wp-content/uploads/2018/07/LIGNE_18_Journal_juin_2018.pdf

Avis et commentaires de la SGP

Cette contribution ne semble pas concerner la présente enquête publique relative à la création et l'exploitation du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

Don't acte.

Remarques de la Commissaire Enquêtrice :

La Société du Grand Paris a pris la peine de répondre à toutes les observations formulées même lorsque celles-ci ne concernaient pas l'objet de la présente enquête.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

1^{ère} Partie – Tome 1

PRÉSENTATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

PRÉAMBULE PRÉSENTATION DU PROJET ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

ANALYSE DES OBSERVATIONS PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE

2^{ème} Partie – Tome 2

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

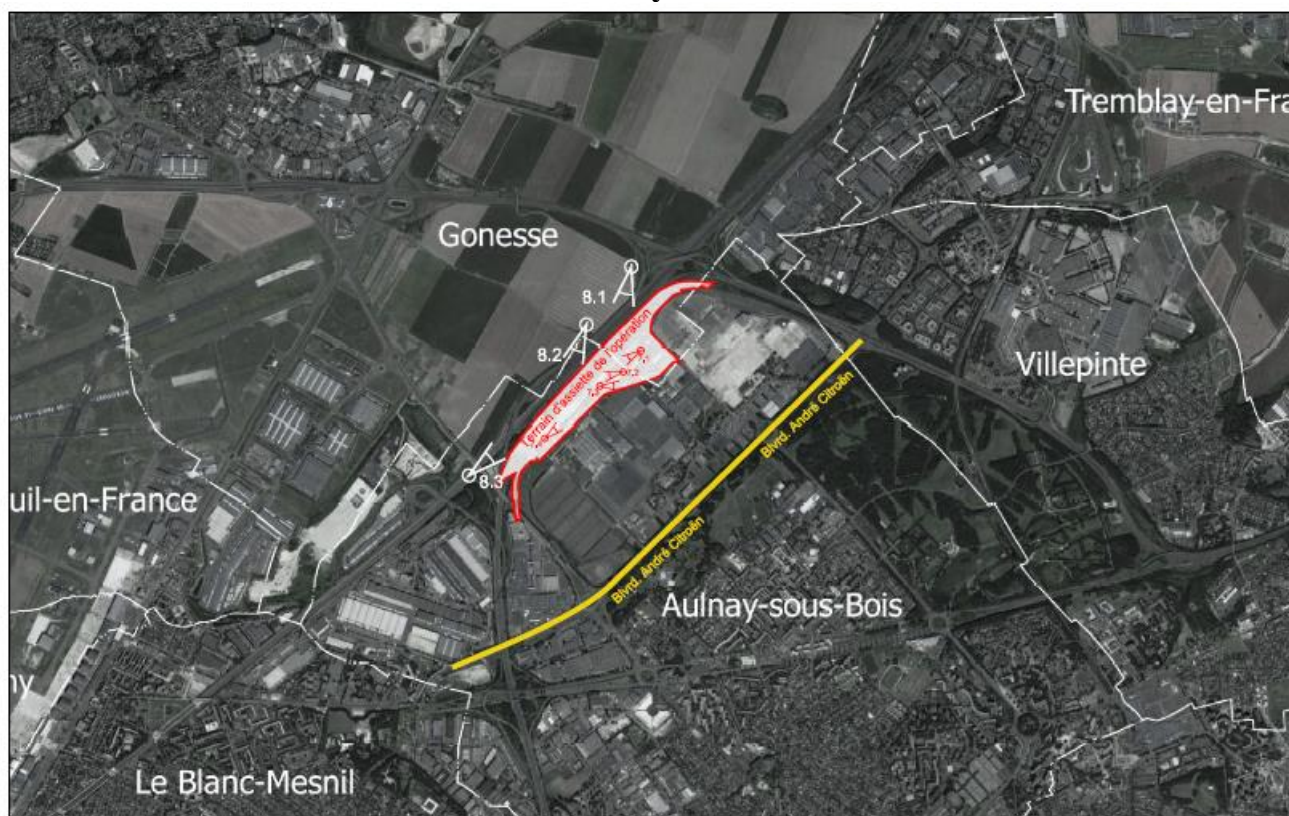
ANNEXES

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE **Du lundi 11 juin 2018 au mardi 10 juillet 2018 inclus**

Concernant :

La demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre de l'article L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse.



RAPPORT **2ème Partie - Tome 2** **CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉS DE LA COMMISSAIRE** **ENQUÊTRICE.**

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

B. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSAIRE-ENQUÊTRICE SUR LE PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE

Ainsi qu'il a été mentionné dans le rapport ci-joint, cette Enquête Publique a été ouverte par la Commissaire Enquêtrice, BELLACICCO Brigitte, le lundi 11 juin 2018 à 9 heures et close le mardi 10 juillet 2018 à 17 heures.

L'Enquête Publique a duré 30 jours, allant du 11 juin 2018 au 10 juillet 2018.

L'Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018 a prescrit l'organisation d'une Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse.

L'article 1 de cet arrêté fixe la durée de l'Enquête Publique à 30 jours consécutifs, soit du 11 juin 2018 au 10 juillet 2018 inclus.

L'article 2 fixe le siège de l'Enquête Publique à la Préfecture de la Seine-Saint-Denis-1, esplanade Jean Moulin, 93007 Bobigny cedex.

Le tribunal Administratif de Montreuil, en date du 20 avril 2018, décision n°E18000013/93, a nommé Madame Brigitte Bellacicco en qualité de Commissaire Enquêtrice chargée de procéder à l'Enquête Publique.

Les permanences ont eu lieu :

En mairie d'Aulnay-sous-Bois	En mairie de Gonesse
Le lundi 11 juin 2018 de 9 heures à 12 heures	Le lundi 11 juin 2018 de 14 heures à 17 heures
Le mardi 19 juin 2018 de 9 heures à 12 heures	
Le samedi 30 juin 2018 de 9 heures à 12 heures	
Le mardi 10 juillet 2018 de 9 heures à 12 heures	Le mardi 10 juillet 2018 de 14 heures à 17 heures

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

Publi Legal a assuré la publication de l'arrêté d'ouverture de l'Enquête Publique en faisant appel à :

Deux journaux à couverture nationale : Le Monde et Aujourd'hui en France.

Trois journaux à couverture régionale : Le parisien (93), Le parisien (95), Les Échos (93 & 95).

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

L'ensemble des documents étaient consultables sur le site internet des préfectures de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise (<http://www.seine-saint-denis.gouv.fr> et <http://www.val-doise.gouv.fr>).

Le dossier d'enquête publique était consultable sur le site internet dédié : <http://autorisationsICPE.PC.centredexploitationL1617.enquetepublique.net>, du 11 juin à 9 heures au 10 juillet à 17 heures.

Le public pouvait obtenir communication des éléments de ce dossier de demande d'autorisation environnementale unique, au bureau de l'environnement (1 esplanade Jean Moulin à Bobigny tél. 01 41 60 64 76).

Un espace dédié au public était aménagé dans le hall de la préfecture, afin de consulter le dossier sur un poste informatique (Bâtiment principal- horaires d'ouverture : 8h30 à 16h30).

Conformément à l'article R.123-12 du code de l'environnement, le dossier numérique a été adressé pour information, à la mairie de Villepinte (service urbanisme) comprise dans le rayon de 1 km autour du périmètre de l'installation, laquelle a été appelée à procéder à l'affichage de l'avis d'enquête.

Le dossier pouvait être consulté au sein de cette mairie (Direction de l'Aménagement Urbanisme et Habitat- Centre administratif situé au 16/30, avenue Paul Vaillant Couturier, à Villepinte), du lundi au vendredi de 8h à 12h-13h30 à 17h30.

Toute personne qui souhaitait formuler des observations concernant cette Enquête, pouvait les faire connaître, pendant la durée de l'enquête publique :

- En les consignant sur les registres d'enquête déposés en mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse aux jours ouvrables et heures d'ouverture habituelle des services (Hôtel de Ville d'Aulnay-sous-Bois- Direction générale des services techniques, 16 boulevard de l'Hôtel de Ville, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h-13h30 à 17h30 et le samedi de 8h30 à 12h et en mairie de Gonesse au bureau du Parc situé au 66, rue de Paris, du lundi au vendredi de 9h à 12h- 13h30 à 17h30 sauf le mardi matin, et le samedi dans les locaux du service de l'État civil-Pôle Population Éducation Santé situé au 1, rue Pierre Salvi, de 9h à 12h),
- En les adressant par écrit au commissaire enquêteur, au siège de l'enquête, la Préfecture de la Seine-Saint-Denis (Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial-Bureau de l'environnement-1, esplanade Jean moulin-93007 Bobigny cedex).

Les observations pouvaient être déposées de manière électronique sur un registre dématérialisé, via le site internet dédié :

<http://autorisationsICPE.PC.centredexploitationL1617.enquetepublique.net>

ou par mail :

autorisationsICPE.PC.centredexploitationL1617@enquetepublique.net du 11 juin à 9 heures au 10 juillet à 17 heures.

Les observations reçues par voie électronique étaient consultables sur le site dédié.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

L'arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018 prescrivant l'organisation d'une Enquête Publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse a été affiché en mairie ainsi que sur l'ensemble des panneaux d'informations municipales des communes.

La participation du public a été modérée :

Il y a eu 30 observations sur le registre électronique.

1 sur l'adresse mail de la préfecture.

2 sur les registres papier.

La Commissaire Enquêtrice a remis à la Société du Grand Paris, le 13 juillet 2018, un Procès-Verbal de synthèse des observations recueillies, en fournissant une grille de dépouillement remplie selon des thèmes développés dans les observations.

La Société du Grand Paris a transmis son mémoire en réponse le 26 juillet 2018.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

4. AVIS MOTIVÉ

Enquête Publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Je conclus cette enquête, en l'état actuel du dossier, de l'examen des observations présentées ainsi que des informations reçues.

Cette Enquête a été conduite conformément aux dispositions de l'Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

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

La Société du Grand Paris a pris la peine de répondre à toutes les observations formulées même lorsque celles-ci ne concernaient pas l'objet de la présente enquête.

Quelque soient les différentes thématiques concernées par le projet du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, le niveau d'impact résiduel est faible, modéré ou nul (voire positif si mise en place de dispositifs spécifiques) et aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.

- ❖ Le projet n'est pas concerné par la Loi sur l'Eau.
- ❖ Le tracé n'est pas directement concerné par un périmètre de risque réglementaire lié à la dissolution du gypse.
- ❖ Le projet du centre d'exploitation ne constitue pas un facteur aggravant de l'aléa « dissolution du gypse » et n'entraîne pas de modification du niveau d'aléa pour l'environnement et les bâtiments avoisinant.
- ❖ La présence de carrières fait l'objet d'un Plan de Prévention des Risques (PPR) à l'échelle de l'Île-de-France. Cela signifie que le risque est avéré dans certains secteurs, mais également qu'il est relativement bien identifié, et connu.
- ❖ Le projet n'est pas concerné par le statut SEVESO.
- ❖ La gestion des eaux pluviales en phase exploitation repose sur l'infiltration des eaux pluviales associée, en fonction de la perméabilité des sols et des emprises disponibles, à un rejet au réseau pluvial, après stockage et traitement. Avec ces équipements, le rejet au réseau est conforme aux exigences des gestionnaires. Les impacts des rejets d'eaux pluviales en phase exploitation seront maîtrisés.
- ❖ Les installations ne sont pas concernées par la Directive IED. (Industrial Emission Directive).
- ❖ Les besoins en eau pour la défense incendie seront couverts par la présence d'hydrants positionnés autour des bâtiments et reliés au réseau d'eau potable en capacité de fournir les débits demandés.
- ❖ La Société du Grand Paris a prévu des mesures de suppression et de réduction d'impact qui seront mises en œuvre pour pallier les impacts négatifs éventuels et maintenir dans un état de conservation favorable les habitats naturels et les espèces d'oiseaux de la Directive n°2009/147/CE du 30 novembre 2009 recensés sur les entités de la Zone de Protection Spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis ».

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- ❖ Grâce à ces mesures, l'impact résiduel du projet du centre d'exploitation sera nul et ne remettra pas en cause l'intégrité du site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis », ni l'état de conservation des habitats et espèces ayant justifié sa désignation comme Zone de Protection Spéciale.
- ❖ Il n'est pas nécessaire d'envisager la mise en œuvre de la procédure dérogatoire de l'article 6.4 de la directive « Habitats » pour raison impérative d'intérêt public majeur avec information ou avis de la Commission Européenne et de développer des mesures compensatoires.
- ❖ En phase d'exploitation, aucun ouvrage lié au projet de la Ligne 17 Nord ne sera situé au sein du périmètre de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis ». Le projet ne présente donc pas d'incidence directe sur la ZPS, et notamment sur les habitats des espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000.
- ❖ En phase exploitation, il n'y aura donc pas d'incidence directe d'emprise sur les entités de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis ».
- ❖ Le projet n'aura aucun impact direct sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation de la ZPS.
- ❖ L'inventaire des activités du site ne fait apparaître aucune rubrique « 3000 » : les installations ne sont donc pas concernées par la Directive IED. (Industrial Emission Directive).
- ❖ Aucune demande de permis de démolir n'est nécessaire.
- ❖ Aucune demande de défrichement n'est requise.
- ❖ 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.
- ❖ Le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Croult-Enghien-Vieille Mer est en cours d'élaboration. Il n'est donc pas encore opposable.
- ❖ Les dispositions du SAGE n'ont pas encore été définies. Actuellement, aucune prescription du SAGE n'a été définie sur son territoire.
- ❖ Le projet du centre d'exploitation est compatible avec le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) 2016-2021.
- ❖ Le projet du centre d'exploitation est rendu compatible avec les documents d'urbanisme des communes traversées.
- ❖ Le projet est compatible avec le Schéma Agricole du Grand Roissy.
- ❖ Le projet est intrinsèquement compatible avec les CDT, ces derniers intégrant systématiquement le réseau de transport du Grand Paris dans leur réflexion de mise en œuvre.
- ❖ Il n'y a pas lieu d'étudier la compatibilité du projet avec Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).
- ❖ Le projet est intrinsèquement compatible Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF).

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- ❖ Le projet de réseau de transport public du Grand Paris est explicitement compatible avec le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Île-de-France) 2013.
- ❖ Tous ces documents d'urbanisme hormis Le Bourget (pour laquelle une révision du POS en PLU est engagée) ont été mis en compatibilité dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la Ligne 17 Nord.
- ❖ Au travers de la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet présenté à l'enquête publique, le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 est rendu compatible avec les documents d'urbanisme des communes concernées.
- ❖ Le projet est compatible avec l'article L211.1. (Gestion équilibrée de la ressource en eau).
- ❖ Le projet respecte les dispositions du code de l'environnement sur la préservation de la qualité des eaux.
- ❖ Les différentes analyses et propositions du projet concernant les milieux naturels ont pris en compte le SRCE d'Île-de-France.
- ❖ Le projet est compatible avec le DOCOB (Il a pour objet de faire des propositions quant à la définition des objectifs et des orientations de gestion et quant aux moyens à utiliser pour le maintien ou le rétablissement des habitats naturels et des espèces dans un état de conservation favorable) des sites Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis.
- ❖ Le projet est compatible avec le Plan Régional pour le Climat puisqu'il permettra de développer le réseau des transports en commun et de diminuer l'utilisation de la voiture individuelle.
- ❖ Le projet du Grand Paris Express va développer et renforcer l'offre en transport de la région.
- ❖ Le projet est compatible avec le PPA(Périmètre de Protection Adapté) de l'Île-de-France.
- ❖ Le projet est compatible avec le PEB (Plan d'Exposition au Bruit) et le PGS (Plan de Gêne Sonore) de l'aéroport du Bourget ainsi qu'avec le PEB de Roissy-Charles de Gaulle.
- ❖ Le projet est compatible avec les documents des Plans de Prévention des Risques naturels (PPRn).
- ❖ Le projet n'est concerné par aucun PPRt (Plan de prévention des risques technologiques).
- ❖ La SGP (Société du Grand Paris) propose des solutions et des adaptations à chacune des demandes ou observations formulées par la brigade des Sapeurs-Pompiers.
- ❖ La SGP (Société du Grand Paris) propose des solutions et des adaptations à chacune des recommandations formulées par l'Autorité Environnementale.
- ❖ Le projet est intrinsèquement compatible avec le SRCAE (Schéma Régional Climat Air Énergie).

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- ❖ Les mesures adoptées pour la réalisation et l'exploitation du projet permettront d'assurer sa compatibilité avec le PGRI (Plan de Gestion des Risques d'Inondations) 2016-2021.

Vu :

- ❖ L'avis favorable du 5 février 2018 du maire d'Aulnay-sous-Bois.
- ❖ L'avis du 22 janvier 2018 de la brigade des sapeurs-pompiers de Paris. La SGP propose des solutions et des adaptations à chacune des demandes ou observations formulées par la brigade des Sapeurs-Pompiers.
- ❖ Les avis émis les 12 et 16 février 2018 par la direction de l'Eau de l'Assainissement et par la direction de la Voirie et des déplacements du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.
- ❖ L'avis favorable du 6 mars 2018 émis par le ministère des armées. - l'avis favorable émis le 19 mars 2018 par la SNCF, direction immobilière d'Île-de-France.
- ❖ L'avis favorable du président de l'établissement public territorial (EPT) Paris Terres d'Envol en date du 12 février 2018.
- ❖ L'avis du 12 février 2018 de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).
- ❖ L'avis d'ENEDIS en date du 11 janvier 2018.
- ❖ L'avis de GRT GAZ en date du 4 janvier 2018.
- ❖ Les avis réputés favorables de la société VEOLIA et du maire de Gonesse à l'issue du délai d'un mois fixé par les articles R.423-59 et R.423-72 du code de l'urbanisme.
- ❖ L'avis favorable du 4 juillet 2018 du maire de Gonesse.
- ❖ L'avis du service départemental d'incendie et de secours (SDIS) du Val-d'Oise du 7 mars 2018.
- ❖ Le rapport de l'inspection des installations classées du 17 avril 2018, déclarant le dossier de demande recevable et pouvant conformément à l'article L.181-10 du code de l'environnement, être soumis à enquête publique unique, laquelle doit regrouper les procédures liées aux demandes de permis de construire et à la demande d'autorisation environnementale.
- ❖ L'avis Favorable de la délégation départementale 93 de l'Agence Régionale de Santé.
Le centre d'exploitation permettra à la fois de gérer le matériel roulant et la maintenance des lignes 16 et 17.
Ce projet permettra la création d'environ 300 emplois.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

En conséquence :

LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

ÉMET UN AVIS FAVORABLE SANS RÉSERVE :

SUR L'ABSENCE D'OPPOSITION AU TITRE DU RÉGIME D'ÉVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000.

LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE



BELLACICCO BRIGITTE

ÉMET UN AVIS FAVORABLE SANS RÉSERVE :

SUR LA PROCÉDURE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE RELATIVE AUX INSTALLATIONS CLASSÉES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.

LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE



BELLACICCO BRIGITTE

ÉMET UN AVIS FAVORABLE SANS RÉSERVE :

SUR LA PROCÉDURE DE PERMIS DE CONSTRUIRE INSTRUITE CONFORMÉMENT AUX TITRES II ET III DU LIVRE IV ET DE L'ARTICLE R.423-57 DU CODE DE L'URBANISME.

LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE



BELLACICCO BRIGITTE

Noisy-le-Gand le 13 août 2018

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

ANNEXES :

- ✓ Un modèle d'affiche.
- ✓ « Le Monde » du Dimanche 20 mai 2018, du Lundi 21 mai 2018 et du Mardi 22 mai 2018.
- ✓ « Le parisien (95) » du Mardi 12 juin 2018.
- ✓ L'arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018 prescrivant l'organisation d'une Enquête Publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité
PREFECTURE DE LA SEINE-SAINT-DENIS
Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial
Bureau de l'environnement

EN APPLICATION DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CODE DE L'URBANISME

AVIS D'OUVERTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

La Société du Grand Paris dont le siège social est situé au 30, avenue des fruitiers, immeuble «Le Cézanne», à Saint-Denis (93200) a présenté le 4 décembre 2017, au préfet de la Seine-Saint-Denis une demande d'autorisation environnementale unique au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement, en application des articles L.181-1 à L.181-4 du code de l'environnement concernant un centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois (93) et de Gonesse (95), soumis :

- à autorisation sous la rubrique suivante : R.2930-1-a (A) (atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur),
- à déclaration sous les rubriques suivantes : R.2560-2 (DC) (travail mécanique des moteurs et alliages), R.2563-2 (DC) (installations de nettoyage-dégraissage), R.2564-A-3 (DC) (installations de nettoyage-dégraissage), R.2910-A-2 (DC) (installations de combustion), R.4892-2-a (DC) (gaz à effet de serre fluorés), R.4330-2 (DC) (liquides inflammables de catégorie 1), R.2925 (D) (atelier de charge d'accumulateurs).

En parallèle, les demandes de permis de construire déposés en mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse ont été instruites par les services de l'unité départementale de la Seine-Saint-Denis de la **DRIEA** d'Île-de-France et de la direction départementale des territoires du Val-d'Oise conformément aux articles R.423-72 et R.423-59 du code de l'urbanisme.

Le préfet de la Seine-Saint-Denis organise l'enquête unique inter-préfectorale relative à la demande d'autorisation environnementale et aux demandes de permis de construire.

L'enquête publique unique sera ouverte en mairies d'Aulnay-sous-Bois (93) et de Gonesse (95) du lundi 11 juin 2018 au mardi 10 juillet 2018 inclus

Le dossier comprenant notamment l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale, le mémoire en réponse de la Société du Grand Paris, les avis exprimés par les services consultés, ainsi qu'un registre, sera déposé en mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse, où il pourra être consulté pendant les heures d'ouverture au public (Mairie d'Aulnay-sous-Bois : lundi au vendredi de 8h30 à 12h-13h30 à 17h30-samedi de 8h30 à 12h- Mairie de Gonesse : lundi, mercredi, jeudi, vendredi de 9h à 12h-13h à 17h30- mardi de 13h30 à 17h30- samedi de 9h à 12h). L'ensemble de ces documents auxquels sont joints les avis exigés par les réglementations applicables au projet sont également consultables sur le site internet des préfetures de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise (<https://www.seine-saint-denis.gouv.fr> et <http://www.val-doise.gouv.fr>).

Le dossier d'enquête publique est consultable sur le site internet dédié : <http://autorisationI.CPE.PC.centredeexploitationL1617.enquetepublicque.net>, du 11 juin à 9 heures au 10 juillet à 17 heures.

Le public peut obtenir communication des éléments de ce dossier de demande d'autorisation environnementale unique, au bureau de l'environnement (1 esplanade Jean Moulin à Bobigny tél. 01 41 60 64 76). Un espace dédié au public est aménagé dans le hall de la préfecture, afin de consulter le dossier sur un poste informatique (Bâtiment principal- horaires d'ouverture : 8h30 à 16h30).

Conformément à l'article R.123-12 du code de l'environnement, le dossier numérique a été adressé pour information, à la mairie de Villepinte (service urbanisme) comprise dans le rayon de 1 km autour du périmètre de l'installation, laquelle a été appelée à procéder à l'affichage de l'avis d'enquête. Le dossier peut être consulté au sein de cette mairie (Direction de l'Aménagement Urbain et Habitat- Centre administratif situé au 16/30, avenue Paul Vaillant Couturier, à Villepinte), du lundi au vendredi de 8h à 12h-13h30 à 17h30.

Toute personne qui aurait à formuler des observations concernant cette demande, pourra les faire connaître, pendant la durée de l'enquête publique :

- en les consignait sur les registres d'enquête déposés en mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse aux jours ouvrables et heures d'ouverture habituelle des services (Hôtel de Ville d'Aulnay-sous-Bois- Direction générale des services techniques, 16 boulevard de l'Hôtel de Ville, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h-13h30 à 17h30 et le samedi de 8h30 à 12h et en mairie de Gonesse au bureau du Parc situé au 66, rue de Paris, du lundi au vendredi de 9h à 12h- 13h30 à 17h30 sauf le mardi matin, et le samedi dans les locaux du service de l'État civil-Pôle Population Éducation Santé situé au 1, rue Pierre Salvi, de 9h à 12h),
- en les adressant par écrit au commissaire enquêteur, au siège de l'enquête, la Préfecture de la Seine-Saint-Denis (Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial-Bureau de l'environnement-1.esplanade.jean.moulin-93007.bobigny.cedex).

Les observations pourront être déposées de manière électronique sur un registre dématérialisé, via le site internet dédié : <http://autorisationI.CPE.PC.centredeexploitationL1617.enquetepublicque.net>

ou par mail : autorisationI.CPE.PC.centredeexploitationL1617@enquetepublicque.net du 11 juin à 9 heures au 10 juillet à 17 heures.

Les observations reçues par voie électronique seront consultables sur le site dédié.

Madame Brigitte BELLACICCO, ancienne cadre de la fonction publique territoriale, désignée par la Présidente du tribunal administratif de Montreuil en qualité de commissaire-enquêteur sera présente en mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse, aux jours et heures suivants :

En mairie d'Aulnay-sous-Bois Lundi 11 juin 2018 de 9 heures à 12 heures ; Mardi 19 juin 2018 de 9 heures à 12 heures ; Samedi 30 juin 2018 de 9 heures à 12 heures ; Mardi 10 juillet 2018 de 9 heures à 12 heures.	En mairie de Gonesse Lundi 11 juin 2018 de 14 heures à 17 heures ; Mardi 10 juillet de 14 heures à 17 heures.
--	--

Une demande d'informations peut être adressée au Responsable communication projet de la Société du Grand Paris (Monsieur Jérémie Moreau, 30, avenue des fruitiers- Immeuble « Le Cézanne »-93200 Saint-Denis).

À l'issue de cette enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur pourront être consultés pendant un an dans les préfetures de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise, en mairies d'Aulnay-sous-Bois, de Gonesse et de Villepinte ainsi que sur les sites internet précités.

La décision susceptible d'intervenir à la fin de cette procédure est une autorisation environnementale unique et une autorisation relative aux permis de construire assorties du respect des prescriptions ou un refus. Elle est prise par arrêté du préfet.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

NUMÉRO DOUBLE

Le Monde

l'époque

Le Monde L'époque

Les limites de la méthode Macron sur la scène mondiale

- Le président français doit se rendre en Russie les 24 et 25 mai. Un an après son élection, il présente un bilan diplomatique contrasté
- Servi par son image jeune, il s'est imposé à l'international comme un interlocuteur majeur, mais tarde à obtenir des résultats concrets
- Sa diplomatie, perçue comme dynamique et pragmatique, se heurte aux réalités sur des dossiers tels que le climat ou le nucléaire iranien
- Tout en incarnant l'Union européenne aux yeux de nombreux dirigeants étrangers, il peine à faire adopter ses projets de réforme au sein de l'UE
- Emmanuel Macron paraît isolé en Europe, notamment face à la montée des partis populistes comme en Italie

PAGES 12 À 14

LE PAPE ACCABLE L'ÉGLISE DU CHILI À PROPOS DE LA PÉDOPHILIE

- François a dénoncé la responsabilité collective des évêques chiliens, qui ont démissionné en bloc
- « Nous sommes tous impliqués, moi le premier », a affirmé le souverain pontife, évoquant une « perversion » ecclésiale
- Le pape veut promouvoir une « culture anti-abus ». Les victimes attendent des « actions concrètes »

PAGE 2

ÉDITORIAL
LA CULPABILITÉ DE L'ÉGLISE

PAGE 24



Francis, le 14 mai, en la basilique Saint-Jean-de-Latran, à Rome.

PHOTO FRANCOIS LOISEL

Education Parcoursup, l'heure du ver

Plus de 800 000 jeunes devaient se connecter, à partir du 23 mai, sur Parcoursup, la nouvelle plateforme d'admission post-bac. Ils connaîtront alors leurs vœux d'orientation. Alors que les défiliés de la précédente plateforme restent dans les mémoires, le ministère de l'Éducation nationale se veut rassurant, espérant que le recours à des listes d'attente pour satisfaire les candidats. « Le Monde » revient sur ce processus de sélection qui comporte une part d'aléa.

PAGE 10

Budget de l'États Les critiques de la Cour des comptes

Dans un document qui doit être rendu public le 23 mai, dont « Le Monde » a eu connaissance, la presse le gouvernement de baisser la dépense.

PAGE 9

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

OSP **APPEL D'OFFRES - AVIS D'ENQUETE**
01.49.04.01.85 - annonces@osp.fr

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité
PRÉFECTURE DE LA SEINE-SAINT-DENIS
Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial
Bureau de l'avis d'enquête

EN APPLICATION DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CODE DE L'URBANISME
AVIS D'OUVERTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

La Société du Grand Paris dont le siège social est situé au 30, avenue des Frères, immeuble « La Citronne », à Saint-Denis (93200) a présenté le 4 décembre 2017, au profit de la Seine-Saint-Denis une demande d'autorisation environnementale au titre de la réalisation des installations classées pour la protection de l'environnement, en application des articles L.181-1 à L.181-4 du code de l'environnement concernant un centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois (93) et de Gonesse (95), savoir :

- a autorisation sous la rubrique suivante : R.2930-1-a (A) (atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur),
- a dépollution sous les rubriques suivantes : R.2568-2 (DC) (travaux catalytiques des moteurs et allages), R.2563-2 (DC) (installations de nettoyage-dégraissage), R.2564-A-3 (DC) (installations de nettoyage-dégraissage), R.2916-A-2 (DC) (installations de combustion), R.4662-3-a (DC) (site à effet de source fluents), R.4339-2 (DC) (liquides inflammables de catégorie 1), R.2933 (D) (activité de charge d'automatisme).

En parallèle, la demande de permis de construire déposée en mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse a été instruite par les services de l'unité départementale de la Seine-Saint-Denis de la DRIEA d'Ile-de-France et de la direction départementale des territoires de Val-d'Oise conformément aux articles R.423-72 et R.423-59 du code de l'urbanisme.

Le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express comprend un Site de Maintenance et de Remise (SMR), un Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) et le Poste de Commandement Centralisé (PCC) des lignes 16 et 17.

Le projet de la Seine-Saint-Denis regroupe l'enquête publique unique inter-préfectorale relative à la demande d'autorisation environnementale et à la demande de permis de construire selon les dispositions des articles L. 123-1 à L. 123-18 et R.123-27 du code de l'environnement et des titres II et III du Livre IV, notamment de l'article R. 423-57 du code de l'urbanisme.

L'enquête publique unique sera ouverte en mairies d'Aulnay-sous-Bois (93) et de Gonesse (95) du mardi 11 juin 2018 au mardi 19 juillet 2018 inclus.

Le dossier sur support papier comprenant notamment l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale, le mémoire en réponse de la Société du Grand Paris, les avis exprimés par les services consultés, ainsi qu'un registre, sera déposé en mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse, ou à portée des conseils pendant les heures d'ouverture au public (Mairie d'Aulnay-sous-Bois : lundi au vendredi de 8h30 à 12h-13h30 à 17h30-samedi de 9h à 12h-13h30 à 17h30 et le samedi de 9h à 12h-13h30 à 17h30-mardi de 13h30 à 17h30-samedi de 9h à 12h). L'ensemble de ces documents sera joint au dossier de la demande d'autorisation applicable au projet sera également consultable sur le site internet des préfets de la Seine-Saint-Denis et de Val-d'Oise (<http://www.seine-saint-denis.gouv.fr> ou <http://www.val-doise.gouv.fr>).

Le dossier d'enquête publique est consultable sur le site internet dédié : <http://www.seine-saint-denis.gouv.fr/consultation/avis-d-enquete-publique>

Le public peut obtenir communication des documents de ce dossier de demande d'autorisation environnementale, au bureau de l'environnement de la Préfecture de la Seine-Saint-Denis (1 esplanade Jean Moulin à Bobigny tél. 01 41 66 64 76). Un espace dédié au public est aménagé dans le hall de la préfecture, afin de consulter le dossier sur un poste informatique (billets gratuits - horaires d'ouverture : 8h30 à 18h30).

Toute personne qui aurait formulé des observations concernant cette demande, pourra les faire connaître, pendant la durée de l'enquête publique :

- en les consignait sur les registres d'enquête déposés en mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse aux jours complets et heures d'ouverture habituelle des services (Mairie de Ville d'Aulnay-sous-Bois- Direction générale des services techniques, 16 boulevard de l'Hôtel de Ville, de lundi au vendredi de 8h30 à 12h-13h30 à 17h30 et le samedi de 9h à 12h-13h30 à 17h30 au bureau du Parc zone n° 06, rue de Paris, de lundi au vendredi de 9h à 12h-13h30 à 17h30 sauf le mardi matin, et le samedi dans les locaux de service de l'Etat civil-Pôle Population-Education-Santé situé au 1, rue Pierre Sabé, de 9h à 12h),
- en les adressant par écrit au commissaire enquêteur, au siège de l'enquête, la Préfecture de la Seine-Saint-Denis (Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial-Bureau de l'environnement-1 esplanade Jean moulin 93001 Bobigny cedex).

Les observations pourront être déposées au médiateur électronique sur le registre dématérialisé, via le site internet dédié : <http://www.seine-saint-denis.gouv.fr/consultation/avis-d-enquete-publique> ou par mail : seine-saint-denis.gouv.fr/consultation/avis-d-enquete-publique du 11 juin à 9 heures au 19 juillet à 17 heures.

Les observations reçues par voie électronique seront consultables sur le site dédié.

Madame Brigitte BELLACICCO, ancienne cadre de la fonction publique territoriale, déléguée par la Présidente du tribunal administratif de Montreuil au qualité de commissaire-enquêteur sera présente en mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse, aux jours et heures suivants :

En mairie d'Aulnay-sous-Bois		En mairie de Gonesse	
Lundi	11 juin 2018 de 9 heures à 12 heures ;	Lundi	11 juin 2018 de 14 heures à 17 heures ;
Mardi	19 juin 2018 de 9 heures à 12 heures ;	Mardi	19 juillet 2018 de 14 heures à 17 heures ;
Samedi	30 juin 2018 de 9 heures à 12 heures ;		
Mardi	10 juillet 2018 de 9 heures à 12 heures.		

Une demande d'information peut être adressée à la Société du Grand Paris CE, avenue des Frères- Immeuble « La Citronne » - 93200 Saint-Denis.

A l'issue de cette enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur peuvent être consultés pendant un an dans les mairies de la Seine-Saint-Denis et de Val-d'Oise, en mairies d'Aulnay-sous-Bois, de Gonesse et de Villepinte ainsi que sur les sites internet précités.

Les décisions susceptibles d'intervenir à la fin de cette procédure sont une autorisation environnementale et un permis de construire autorisant au respect des prescriptions au vu desquelles elles sont prises par arrêté des préfets de la Seine-Saint-Denis et de Val-d'Oise.

2718-154

Berger, Martinez et Pavageau ensemble pour les fonctionnaires

Les leaders des confédérations syndicales défilèrent ensemble le 22 mai contre les projets de réforme de la fonction publique

Ils seront bien tous là. Mardi 22 mai, Laurent Berger (CFDT), Philippe Martinez (CGT), Pascal Pavageau (FO), François Hommérit (CFE-CGC) et Philippe Louis (CFTC), les numéros un des confédérations représentatives au niveau interprofessionnel, seront en tête de la manifestation parisienne aux côtés d'autres leaders syndicaux pour défendre les fonctionnaires. Une photo de famille rare en ces temps de désunion syndicale. Mais la fonction publique vaut bien une exception.

L'absence de réponse de l'exécutif a décidé la CFDT et l'UNSA à rejoindre le mouvement

Depuis avril, l'exécutif a lancé, dans un climat de défiance, deux des quatre chantiers de la refondation du contrat social qu'il souhaite mettre en place avec les fonctionnaires. Ces premières discussions portent sur le dialogue social et le recours accru aux contractuels. Suivront la rémunération au mérite et les plans de départs volontaires.

Dans le cadre du Comité action publique 2032, un rapport d'experts, attendu prochainement et qui doit préconiser des pistes pour réduire la dépense publique, alimente en outre les craintes.

« Symbolique forte » Pour M. Hommérit, qui a remanié son agenda pour pouvoir être présent, « la symbolique est forte ». « Nous sommes à un moment de tensions très vives, car le gouvernement ne soit pas s'y prendre avec les syndicats, expliquait au Monde le président de la CFE-CGC, début mai. Il n'a ni le savoir-faire ni la culture. Sur le service public, où l'urgence est peut-être encore plus forte qu'ailleurs, c'est important qu'il ait quelque chose qui aide à la prise de conscience du gouvernement. »

tion, le 22 mars, à la s'étaient greffés les chemin cotière. Elles étaient en tête présentes le 30 octobre 2017 qu'une première action u - la première depuis une c d'années - avait eu lieu. L'al de réponse des pouvoirs p. décidé ces deux syndicats rejoindre le mouvement. « gouvernement qui, en n'è rien de ce qu'on lui propose, la vote du conflit et de l'af ment », a jugé Jean-Marc (CGT) « La première victoi gouvernement est d'avoir créer l'intersyndicale dans tion publique, à égaleme Denis Turbet-Delof (Solix C'est peut-être la seule chose au faite de constructif. »

L'unité d'action s'arrête vance aux portes de la fo publique. Parmi les org tions syndicales présente taines, comme la CGT, Sol ou la FSU, ont décidé de rej une cinquantaine d'associ syndicales et partis pel pour organiser « une mara itaire ». le 26 mai, avec des dans toute la France. E' comme la CFDT, FO ou l ont refusé de s'y as critiquant une « manifest à brève portée. »

« Nous souhaitons que le soit une réussite, à § Luc Ferré (UNSA). Après, e prendra ses responsabilités, reste des sujets qui peut ex L'intersyndicale a prévu d faire le bilan de la jour 22 et envisager, si besoi suite à la mobilisation. » RAPHAËL NERO DREMOU

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

MARDI 12 JUIN 2018

LE PARISIEN

www.leparisien.fr

Annonces JUDICIAIRES ET LÉGALES 95

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2018 pour la publication des annonces judiciaires et légales, par arrêté de charge préfectoral dans les départements : 80 (4,48 €) - 75 (5,50 €) - 77 (5,25 €) - 78 (5,25 €) - 91 (5,25 €) - 92 (5,50 €) - 93 (5,50 €) - 94 (5,50 €) - 95 (5,25 €) par titre à la page définitive par l'arrêté du Ministère de la Culture et de la Communication de décembre 2017.

Avis d'Enquête Publique

publiLegal®
25 rue des Juilleteurs - 75002 Paris
www.enquetes-publiques.fr
Tél : 01 42 96 96 54

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité
PRÉFECTURE DE LA SEINE-SAINT-DENIS
Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial
Bureau de l'environnement

EN APPLICATION DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CODE DE L'URBANISME

RAPPEL - AVIS D'OUVERTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

La Société du Grand Paris dont le siège social est situé au 30, avenue des Trulliers, immeuble « La Cézanne », à Saint-Denis (93200) a présenté le 4 décembre 2017, au préfet de la Seine-Saint-Denis une demande d'autorisation environnementale au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement, en application des articles L.181-1 à L.181-4 du code de l'environnement concernant un centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois (93) et de Gonesse (95), soumis :

- à autorisation sous la rubrique suivante : R.2530-1-a (A) (atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur),
- à déclaration sous les rubriques suivantes : R.2560-2 (DC) (travail mécanique des moteurs et allèges), R.2563-2 (DC) (installations de nettoyage-dégraissage), R.2564-A-3 (DC) (installations de nettoyage-dégraissage), R.2910-A-2 (DC) (installations de combustion), R.4802-2-4 (DC) (gaz à effet de serre fluorés), R.4330-2 (DC) (liquides inflammables de catégorie 1), R.2925 (D) (atelier de charge d'accumulateurs).

En parallèle, la demande de permis de construire déposée en mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse a été instruite par les services de l'urbanisme départementale de la Seine-Saint-Denis de la DRIEA d'Île-de-France et de la direction départementale des territoires du Val-d'Oise conformément aux articles R.423-72 et R.423-59 du code de l'urbanisme.

Le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express comprend un Site de Maintenance et de Remise (SMR), un Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) et le Poste de Commandement Centralisé (PCC) des lignes 16 et 17.

Le préfet de la Seine-Saint-Denis organise l'enquête publique unique inter-préfectorale relative à la demande d'autorisation environnementale et à la demande de permis de construire selon les dispositions des articles L.123-1 à L.123-18 et R.123-1 à R.123-27 du code de l'environnement et des titres II et III du Livre IV, notamment de l'article R.423-57 du code de l'urbanisme.

L'enquête publique unique sera ouverte en mairies d'Aulnay-sous-Bois (93) et de Gonesse (95) du lundi 11 juin 2018 au mardi 19 juillet 2018 inclus.

Le dossier sur support papier comprenant notamment l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale, la mémoire en réponse de la Société du Grand Paris, les avis exprimés par les services consultés, ainsi qu'un registre, sera déposé en mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse, où il pourra être consulté pendant les heures d'ouverture au public (Mairie d'Aulnay-sous-Bois : lundi au vendredi de 9h à 12h-13h30 à 17h30-samedi de 9h30 à 12h - Mairie de Gonesse : lundi, mercredi, jeudi, vendredi de 9h à 12h-13h à 17h30-mardi de 13h30 à 17h30-samedi de 9h à 12h). L'ensemble de ces documents auxquels sont joints les avis exigés par les réglementations applicables au projet sont également consultables sur le site internet des préfectures de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise (<http://www.seine-saint-denis.gouv.fr> et <http://www.val-doise.gouv.fr>).

Le dossier d'enquête publique est consultable sur le site internet dédié : <http://www.enquetespubliques.fr>, <http://www.enquetespubliques.fr> à partir du 11 juin à 9 heures.

Le public peut obtenir communication des éléments de ce dossier de demande d'autorisation environnementale, au bureau de l'environnement de la préfecture de la Seine-Saint-Denis (1 esplanade Jean Moulin à Bobigny tél. 01 41 80 84 75). Un espace dédié au public est aménagé dans le hall de la préfecture, afin de consulter le dossier sur un poste informatique (Bâtiment principal - horaires d'ouverture : 9h30 à 16h30).

Toute personne qui aurait à formuler des observations concernant cette demande, pourra les faire connaître, pendant la durée de l'enquête publique :

- en les consignait sur les registres d'enquête déposés en mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse aux jours ouvrés et heures d'ouverture habituelle des services (Hôtel de Ville d'Aulnay-sous-Bois-Direction générale des services techniques, 16 boulevard de l'Hôtel de Ville, du lundi au vendredi de 9h30 à 12h-13h30 à 17h30 et le samedi de 9h30 à 12h et en mairie de Gonesse au bureau du Parc situé au 66, rue de Paris, du lundi au vendredi de 9h à 12h-13h30 à 17h30 sauf le mardi matin, et le samedi dans les locaux du service de l'État civil-Pôle Population Education Santé situé au 1, rue Pierre Salvi, de 9h à 12h),
- ou en adressant par écrit au commissaire enquêteur, au siège de l'enquête, la Préfecture de la Seine-Saint-Denis (Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial-Bureau de l'environnement-1 esplanade Jean Moulin-93507 Bobigny cedex).

Les observations pourront être déposées de manière électronique sur un registre dématérialisé, via le site internet dédié : <http://www.enquetespubliques.fr>, <http://www.enquetespubliques.fr> ou par mail : autorisationcpe.pc.centredeexploitation1617.enquetespubliques.net du 11 juin à 9 heures au 10 juillet à 17 heures.

Les observations reçues par voie électronique seront consultables sur le site dédié.

Madame Brigitte BELLACICCO, ancienne cadre de la fonction publique territoriale, désignée par le Président du Tribunal administratif de Montreuil en qualité de commissaire-enquêteur sera présente en mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse, aux jours et heures suivants :

En mairie d'Aulnay-sous-Bois
Lundi 11 juin 2018 de 9 heures à 12 heures ;
Mardi 19 juin 2018 de 9 heures à 12 heures ;
Samedi 30 juin 2018 de 9 heures à 12 heures ;
Mardi 10 juillet 2018 de 9 heures à 12 heures ;

En mairie de Gonesse
Lundi 11 juin 2018 de 14 heures à 17 heures ;
Mardi 10 juillet 2018 de 14 heures à 17 heures.

Une demande d'informations peut être adressée à la Société du Grand Paris (30, avenue des Trulliers-Immeuble « La Cézanne »-93200 Saint-Denis).

À l'issue de cette enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur pourront être consultés pendant un an dans les préfectures de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise, en mairies d'Aulnay-sous-Bois, de Gonesse et de Villepinte ainsi que sur les sites internet précités.

Les décisions susceptibles d'intervenir à la fin de cette procédure sont une autorisation environnementale et un permis de construire assorties du respect des prescriptions ou un refus. Elles sont prises par arrêté des préfets de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise.

EP18-194 enquetes-publiques@publiLegal.fr

Enquête publique

MAIRIE D'ERAGNY-SUR-OISE

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Relative à la révision du Plan Local d'Urbanisme

Par arrêté du 14 mai 2018, le Maire de la commune d'Eragny-sur-Oise a défini les modalités de l'organisation de l'enquête publique relative au projet de révision du Plan Local d'Urbanisme.

A cet effet, le Président du Tribunal Administratif a désigné M. Guillaume Enquêtes de Commissaire Enquêteur.

Cette enquête se déroulera pendant 32 jours du :

Lundi 11 juin 2018 à 9h30 au jeudi 12 juillet 2018 à 12h30.

Le dossier d'enquête peut être consulté au centre des lignes municipales au 134 rue de Valenciennes à Eragny-sur-Oise aux horaires habituels d'ouverture au public de 9h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30.

Il peut être également consulté sur le site internet de la ville à l'adresse suivante : <http://www.eragny.fr>

Le public pourra consigner ses observations sur le registre à l'adresse non modifiée, spécialement aménagée à cet effet, et préparé par le commissaire enquêteur, mis à disposition publique sur le lieu d'enquête visé à l'article 2.

Plus également et à tout moment durant la durée de l'enquête :

- par courrier postal portant le mention « enquête publique sur l'urbanisme du P.L.U. », à l'attention de M. le commissaire enquêteur envoyé à l'adresse de la Mairie, place Des Martyrs, 95200 Eragny ;
- sur un registre électronique accessible depuis le site internet de la ville - par mail à enquetespubliques@eragny.fr (adresse du commissaire enquêteur)

Mentionner le commissaire enquêteur mention le public sur le lieu d'enquête visé à l'article 2 et aux heures suivantes :

Lundi 11 juin 2018 de 9h30 à 12h30
* Mercredi 20 juin 2018 de 9h30 à 12h30
* Jeudi 28 juin 2018 de 17h00 à 20h00
* Jeudi 5 juillet 2018 de 14h30 à 17h30
* Jeudi 12 juillet 2018 de 9h30 à 12h30

À l'expiration du délai de l'enquête prévu à l'article L. les registres seront clos et signés par le commissaire enquêteur qui déposera un dossier de 30 jours à compter de la date de clôture de l'enquête pour transmettre son rapport et ses conclusions, motivées au Maire d'Eragny-sur-Oise.

Une copie du rapport du commissaire enquêteur sera adressée à M. le Préfet du Département du Val-d'Oise ainsi qu'à M. le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise.

Le rapport et les conclusions motivées du Commissaire Enquêteur seront tenus à la disposition du public dès réception de celui-ci par les services de la ville, au centre technique municipal situé au 134 rue de Valenciennes à Eragny-sur-Oise aux jours et heures habituels d'ouverture et ce, pour une durée d'un an ou jusqu'à l'expiration par le Conseil Municipal du Plan Local d'Urbanisme.

La personne responsable du projet après de laquelle des informations peuvent être demandées est Monsieur le Maire d'Eragny-sur-Oise.

Constitution de société

Par acte SSP en date du 04 JUN 2018, il a été constituée une société présentant les caractéristiques suivantes :

Dénomination sociale :

Forme : SARL
Capital : 8 000 Euros
Siège Social : 47 RUE DU CHEMIN DE FER

IBTECH

95200 CERGY, 95400 CERGY
Durée : 99 ans
Objet social : INSTALLATION DE RESEAU EN FIBRE OPTIQUE
Gérant : M. BRUNO PPE YVES, Gérant, demeurant 47, rue du chemin de fer 95200 Cergy
Inscription au RCS de PONTAISE

Par acte SSP en date du 30 Avril 2018, il a été constituée une société présentant les caractéristiques suivantes :

Dénomination sociale :

SCI LES TROIS HORLOGES

Forme : SCI
Capital : 2 000 Euros
Siège Social : 2 RUE DES ROSES, 95300 MONTMADRY

Durée : 99 ANS
Objet social : L'acquisition, la vente, l'administration et la gestion par location ou acquisition de tous immeubles et biens immobiliers.
Gérant : M. LAURENT ARIAN, demeurant 2 RUE DES ROSES 95300 MONTMADRY
Inscription au RCS de PONTAISE

Divers société

SCI DU PETIT ROCHER VERT

SCI au capital de 30 600,00 €
Siège social : 10 Rue de Bellevue 95320 Saint-Lau-la-Forêt
420 870 401 RCS de Pontoise

L'AGE du 31/03/2018 a décidé la dissolution de la société et sa mise en liquidation amiable à compter du 31/03/2018, représentée par le liquidateur M. CHARLES LANGLOIS Jean-Patrice, demeurant 67 Quai Winston Churchill, 94210 La Vallée de St Mandé, et fut le siège de liquidation au siège social Modification au RCS de Pontoise

SALLE DAR SALAM

SARL au capital de 8 000 Euros
Siège social : 10 Allée des Pins 95350 Saint Brice la Forêt
RCS N. 730504313 de PONTAISE

L'AGE du 20 MAI 2018 a décidé la dissolution anticipée de la société à compter du 20 MAI 2018, a été nommé liquidateur Pierre L'HERMINIER Ghislain, demeurant 11, Allée des Pins 95350 Saint Brice la Forêt. Le siège de liquidation a été fixé au 10 Allée des Pins 95350 Saint Brice la Forêt. Mention sera faite au RCS de PONTAISE.

SALLE DAR SALAM

SARL au capital de 8 000 Euros
Siège social : 10 Allée des Pins 95350 Saint Brice la Forêt
RCS N. 730504313 de PONTAISE

Suivant la délibération de L'AGE en date du 20 MAI 2018. Les associés après avoir entendu le rapport du liquidateur ont approuvé les comptes de liquidation, ont donné quittance au liquidateur et ont été déchargés de leur mandat, puis ont prononcé la clôture des opérations de liquidation au 20 MAI 2018. Mention sera faite au RCS de PONTAISE.

XING TONG

SARL au capital de 10000 €
Siège social : 2 RUE D'ARSONVAL 95300 Gonesse
802 395 152 RCS de Pontoise

L'AGE du 17/06/2017 a approuvé les comptes de liquidation, donné quittance au liquidateur pour la gestion et l'a déchargé de son mandat, et constaté la clôture des opérations de liquidation à compter du même jour. Les comptes de clôture seront déposés au greffe du tribunal de commerce de Pontoise. Radiation au RCS de Pontoise



Le portail d'avis de marchés publics le plus complet
I Plus de 20 000 appels d'offres publics

Forme : SARL
Capital : 8 000 Euros
Siège Social : 47 RUE DU CHEMIN DE FER



Des experts vous conseillent en matière d'annonces légales

01 87 39 84 00

TEAM MED/A

achetez en ligne votre annonce dans le parisien sur notre site du Parisien www.annoncesleparisien.fr

TEL 01 87 39 84 00 rendez-vous sur : www.annoncesleparisien.fr 7/7 24H/24H

Rapidité et souplesse d'un quotidien leader en IDF et Oise

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.



PRÉFECTURE DE LA SEINE-SAINT-DENIS

Direction de la coordination des politiques publiques
et de l'appui territorial
Bureau de l'environnement

PRÉFECTURE DU VAL-D'OISE

Direction de la coordination de l'appui territorial
Bureau de la coordination administrative

Arrêté inter-préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018 portant ouverture d'enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du Livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse

Le Préfet de la Seine-Saint-Denis,
Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

Le Préfet du Val-d'Oise
Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

Vu le code de l'environnement et notamment le Titre VIII du Livre Ier « Procédures administratives », notamment ses articles L.181-1 à L.181-4 et l'article L.511-1;

Vu les articles L. 123-1 à L. 123-18 et R.123-1 à R.123-27 du code de l'environnement ;

Vu le code de l'urbanisme et, notamment les Titres II et III du Livre IV « Régime applicable aux constructions, aménagements et démolitions », et notamment ses articles R. 423-20, R. 423-32 et R.423-57 ;

Vu la demande du 4 décembre 2017 présentée par la Société du Grand Paris, dont le siège social est situé au 30, avenue des fruitiers, Immeuble le « Cézanne », à Saint-Denis, à l'effet d'obtenir une autorisation environnementale pour le futur centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois en Seine-Saint-Denis et de Gonesse dans le Val-d'Oise, classable sous les rubriques suivantes de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement :

- R.2930-1-a : « Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie. Réparation et entretien de véhicules et engins à moteur : la surface étant supérieure à 5 000 m2 .» (autorisation) ;
- R.2560-2 : « Travail mécanique des métaux et alliages, à l'exclusion des activités classées au titre des rubriques 3230-a ou 3230-b. La puissance maximum de l'ensemble des machines fixes pouvant concourir simultanément au fonctionnement de l'installation étant supérieure à 150 kW, mais inférieure ou égale à 1000 Kw. » (déclaration soumise à contrôle périodique) ;
- R.2563-2 : « 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 supérieure à 500 l, mais inférieure ou égale à 7500 l .» (déclaration soumise à contrôle périodique) ;

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

- R.2564-A-3 : « Nettoyage, dégraissage, décapage de surfaces quelconques par des procédés utilisant des liquides organohalogénés ou des solvants organiques. Pour les liquides organohalogénés ou des solvants organiques volatils (1), le volume équivalent des3. 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. » (déclaration soumise à contrôle périodique) ;

- R.2910-A-2: « Combustion à l'exclusion des installations visées par les rubriques 2770, 2771 et 2971. 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 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 :2. Supérieure à 2 MW, mais inférieure à 20 MW. » (déclaration soumise à contrôle périodique) ;

- R.4802-2-a : « Gaz à effet de serre fluorés visés à l'annexe I du règlement (UE) n°517/2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés et abrogeant le règlement (CE) n° 842/2006 ou substances qui appauvrissent la couche d'ozone visées par le règlement (CE) n° 1005/2009 (fabrication, emploi, stockage). Emploi dans des équipements clos en exploitation. Équipements 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. » (déclaration soumise à contrôle périodique) ;

- R.4330-2 : « 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 supérieure ou égale à 1 t mais inférieure à 10 t. » (déclaration soumise à contrôle périodique) ;

- R.2925 : « Ateliers de charge d'accumulateurs. La puissance maximale de courant continu utilisable pour cette opération étant supérieure à 50 kW (installation soumise à déclaration) ;

Vu la lettre du préfet de la Seine-Saint-Denis du 4 décembre 2017 déclarant la complétude du dossier de demande d'autorisation environnementale effectuée par le guichet unique (bureau de l'environnement), dans laquelle est notamment indiquée la date qui fait débiter la phase d'examen ;

Vu la lettre du préfet du Val-d'Oise en date du 22 décembre 2017 relative aux modalités d'affichage de l'enquête publique sur la commune de Gonesse et n'émettant pas d'objection à ce que le conseil municipal de cette commune formule un avis sur la présente demande ;

Vu les dossiers de demande de permis de construire n°PC 093 005 17 C0122 et n°PC 095 277 G008 déposés le 4 décembre 2017 en communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse, jugés complets à l'issue de l'examen effectué par la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement DRIEA (service urbanisme réglementaire et bâtiment) et par la direction départementale des territoires du Val-d'Oise, lesquels ont fait l'objet d'une notification du délai d'instruction par lettre du 21 décembre 2017 ;

Vu la saisine du 17 janvier 2018 du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD),

Vu les avis sollicités le 6 décembre 2017, du service Nature Paysage et Ressources de la DRIEE, du service Police de l'Eau de la DRIEE et de l'Unité départementale du Val-d'Oise de la DRIEE ,

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Vu l'avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) du 2 janvier 2018 recueilli lors de la phase d'examen en application des articles R.181-19 à R.181-32 ;

Vu l'avis du 5 janvier 2018 de l'Agence Régionale de Santé Île-de-France (ARS)-délégation départementale de Seine-Saint-Denis ;

Vu l'avis du 18 janvier 2018 de l'unité départementale de la Seine-Saint-Denis de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France ;

Vu l'avis du 22 janvier 2018 de la brigade des sapeurs pompiers de Paris ;

Vu l'avis du 11 avril 2018 de l'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ;

Vu le mémoire en réponse du pétitionnaire à l'avis de l'autorité environnementale;

Vu les avis émis dans le cadre de la procédure d'instruction des permis de construire n°093 005 17 CO122 et n°095 277 17 G008 conduite en parallèle, notamment;

- l'avis du 2 janvier 2018 de la direction régionale des affaires culturelles (DRAC) sollicitée au titre de la prévention archéologique (article R.523-1 du code du patrimoine);

- l'avis de GRT GAZ en date du 4 janvier 2018;

- l'avis d'ENEDIS en date du 11 janvier 2018;

- l'avis du 22 janvier 2018 de la brigade des sapeurs pompiers de Paris ;

- l'avis favorable du 5 février 2018 du maire d'Aulnay-sous-Bois;

- les avis émis les 16 et 12 février 2018 par la direction de l'Eau de l'Assainissement et par la direction de la Voirie et des déplacements du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis;

- l'avis favorable du président de l'Établissement Public Territorial (EPT) Paris Terres d'Envol en date du 12 février 2018;

- l'avis du 12 février 2018 de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC);

- l'avis favorable du 6 mars 2018 émis par le ministère des armées;

- l'avis du service départemental d'incendie et de secours (SDIS) du Val-d'Oise du 7 mars 2018;

- l'avis favorable émis le 19 mars 2018 par la SNCF, direction immobilière Île-de-France ;

- les avis réputés favorables de la société VEOLIA et du maire de Gonesse à l'issue du délai d'un mois fixé par les articles R.423-59 et R.423-72 du code de l'urbanisme.

Vu le rapport de l'inspection des installations classées du 17 avril 2018, déclarant le dossier de demande recevable et pouvant conformément à l'article L.181-10 du code de l'environnement, être soumis à enquête publique unique, laquelle doit regrouper les procédures liées à la demande de permis de construire et à la demande d'autorisation environnementale ;

Vu le périmètre de l'enquête couvrant la commune d'Aulnay-sous-Bois dans le département de la Seine-Saint-Denis et de Gonesse dans le département du Val-d'Oise ;

Vu la décision de Madame la Présidente du tribunal administratif de Montreuil n°E18000013/93 du 20 avril 2018 nommant Madame Brigitte Bellacicco en qualité de commissaire enquêteur chargée de procéder à l'enquête publique ;

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Sur proposition des secrétaires généraux de la préfecture de la Seine-Saint-Denis et de la préfecture du Val-d'Oise ;

ARRÊTENT

Article 1er : Objet

Il est procédé du 11 juin 2018 au 10 juillet 2018 inclus, soit une durée de 30 jours consécutifs, à une enquête publique unique au titre des articles L.181-10, L. 123-1 à L. 123-18 et R.123-1 à R.123-27 du code de l'environnement et des Titres II et III du Livre IV et notamment de l'article R. 423-57 du code de l'urbanisme sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse, qui porte sur :

- la procédure d'autorisation environnementale relative aux installations classées pour la protection de l'environnement ;

- l'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 ;

- la procédure de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du Livre IV et de l'article R. 423-57 du code de l'urbanisme.

Le projet de la Société du Grand Paris porte sur la réalisation du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express. Le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express comprend un Site de Maintenance et de Remisage (SMR), un Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) et le Poste de Commandement Centralisé (PCC) des lignes 16 et 17.

Le maître d'ouvrage est la Société du Grand Paris, dont le siège est situé au 30, avenue des fruitiers, Immeuble le « Cézanne », à Saint-Denis.

Cette enquête est réalisée conformément aux dispositions des articles L. 123-1 à L. 123-18 et R.123-1 à R.123-27 du code de l'environnement sur le territoire des communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. La commune de Villepinte est incluse dans le périmètre d'affichage de ladite enquête.

Article 2 : Siège de l'enquête

Le siège de l'enquête est la Préfecture de la Seine-Saint-Denis-1, esplanade Jean Moulin, 93007 Bobigny cedex.

L'autorité chargée de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats est le préfet de la Seine-Saint-Denis.

Article 3 : Désignation du commissaire enquêteur et permanences

Cette enquête est conduite par Madame Bellacicco, ancienne cadre de la fonction publique territoriale, en sa qualité de commissaire enquêteur. Celle-ci siègera en mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse, où elle recueillera en personne les observations du public aux jours et heures suivants :

En mairie d'Aulnay-sous-Bois	En mairie de Gonesse
Le lundi 11 juin 2018 de 9 heures à 12 heures	Le lundi 11 juin 2018 de 14 heures à 17 heures
Le mardi 19 juin 2018 de 9 heures à 12 heures	Le mardi 10 juillet de 14 heures à 17 heures
Le samedi 30 juin 2018 de 9 heures à 12 heures	
Le mardi 10 juillet 2018 de 9 heures à 12 heures	

1 esplanade Jean MOULIN-93007 BOBIGNY Cedex- tél : 01.41.60.60.60 – Fax : 01.48.30.22.88
Courriel : prefecture@seine-saint-denis.gouv.fr Horaires d'ouverture : 8h30 à 16h00 - <http://www.seine-saint-denis.gouv.fr>

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Article 4: Information du public quant à l'ouverture de l'enquête publique

L'ouverture de cette enquête publique sera portée à la connaissance des habitants des communes d'Aulnay-sous-Bois, de Villepinte pour le 93 et de Gonesse pour le 95, comprises dans le rayon d'affichage de 1 km, par voie d'affiches qui seront apposées 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique, c'est-à-dire au plus tard le 25 mai 2018, par les soins des maires, aux frais du maître d'ouvrage aux mairies pendant toute la durée de l'enquête et dans le voisinage de l'installation projetée et aux emplacements habituels d'affichage.

Il sera justifié de l'accomplissement de ces formalités par un certificat des maires qui sera adressé au préfet. Un avis d'ouverture d'enquête sera également inséré, 15 jours au plus tard avant le début de l'enquête, dans deux journaux locaux ou régionaux. Cet avis sera rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête dans les deux journaux retenus. Cet avis sera également publié dans deux journaux à diffusion nationale quinze jours au moins avant le début de l'enquête.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, il sera procédé par l'exploitant, à l'affichage du même avis sur les lieux ou en un lieu situé au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés et visible de la voie publique. Les avis, conformes aux dispositions de l'arrêté ministériel du 24 avril 2012, doivent être visibles et lisibles de la voie publique.

En application de l'article R.123-11 du code de l'environnement, cet avis est également publié sur le site internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis :

<http://www.seine-saint-denis.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-paysages-risques-naturels-et-technologiques-bruit-nuisances-publicite/Consultations-publiques>

et sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise : <http://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/ICPE-Installations-Classées-pour-la-Protection-de-l-Environnement/ENQUETE-PUBLIQUE-2018>.

Il est également consultable sur le site internet dédié dont l'adresse est : <http://autorisationsicpe.pc.centredexploitation1617.enquetepublique.net>

Article 5 : Mise à disposition du public quant à l'ouverture de l'enquête publique

Les pièces du dossier de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale et à la demande de permis de construire sont mises à la disposition du public sur le site internet dédié à l'enquête, à l'adresse suivante :

<http://autorisationsicpe.pc.centredexploitation1617.enquetepublique.net> pendant toute la durée de l'enquête publique.

Pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête est également consultable sur un poste informatique situé à la préfecture de la Seine-Saint-Denis, 1, esplanade Jean Moulin, 93007 Bobigny, du lundi au vendredi de 8h30 à 16h30.

Par ailleurs, dès la publication du présent arrêté, toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique sur support papier auprès de la préfecture de la Seine-Saint-Denis (pref-bureau-environnement@seine-saint-denis.gouv.fr ou 01 41 60 64 76).

Pendant toute la durée de l'enquête publique, un exemplaire du dossier d'enquête sur support papier, comprenant notamment l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale de l'État compétente en matière d'environnement, le mémoire en réponse de la Société du Grand Paris ainsi que les avis obligatoires exprimés par les services consultés, est mis à la disposition du public aux mairies d'Aulnay-sous-Bois (Hôtel de Ville-16, boulevard de l'hôtel de Ville) et de Gonesse (Hôtel de Ville-66, rue de Paris), aux jours ouvrables et horaires habituels d'ouverture au public.

Article 6 : Observations du public

Le public peut consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête établi sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur aux jours ouvrables et horaires habituels d'ouverture des services des mairies d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse.

Il peut également les adresser par correspondance à l'attention du commissaire enquêteur (Madame Bellacicco), pendant toute la durée de l'enquête, à la Préfecture de la Seine-Saint-Denis, le siège de l'enquête (Bureau de l'environnement-Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

territorial-1, esplanade Jean moulin-93007 Bobigny cedex). Ces observations, qui seront annexées au registre, sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Tout public peut formuler des observations qui pourront être déposées de manière électronique par mail à l'adresse : autorisationsicpe.pc.centredexploitation1617@enquetepublique.net ou sur un registre dématérialisé, via le site internet dédié : <http://autorisationsicpe.pc.centredexploitation1617.enquetepublique.net> du **11 juin à 9heures au 10 juillet à 17 heures**.

Toute information relative au projet peut être demandée auprès de la Société du Grand Paris (30, avenue fruitiers, Immeuble le « Cézanne », à 93200 Saint-Denis).

Article 7 : Rapport et conclusions du commissaire enquêteur

À l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête seront mis à disposition du commissaire enquêteur et clos par ses soins. Dès réception des registres et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre, **dans la huitaine**, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un **délai de quinze jours** pour produire ses observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur rend son rapport qui comporte le rappel de l'objet de l'enquête, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur consigne, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le commissaire enquêteur transmet, dans un délai maximal de trente jours à compter de la clôture de l'enquête, les registres d'enquête et les pièces annexées, le rapport et les conclusions motivées, au préfet de la Seine-Saint-Denis, Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial, bureau de l'environnement, 1, esplanade Jean Moulin, 93007 Bobigny Cedex. Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut être accordé à la demande du commissaire enquêteur par l'autorité compétente pour organiser l'enquête, après avis du responsable du projet.

Le commissaire enquêteur transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif de Montreuil.

Le préfet de la Seine-Saint-Denis transmet, dès réception, copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur à la Société du Grand Paris, aux maires d'Aulnay-sous-Bois, de Gonesse et de Villepinte, au préfet du Val-d'Oise et à l'unité départementale de la Seine-Saint-Denis de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France.

Toute personne physique ou morale intéressée pourra prendre connaissance au sein des préfectures de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise, ainsi qu'aux mairies des communes d'implantation du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sont également consultables sur les sites des préfectures des deux départements précités (<http://www.seine-saint-denis.gouv.fr> et <http://www.val-doise.gouv.fr> ainsi que sur le site dédié (<http://autorisationsicpe.pc.centredexploitation1617.enquetepublique.net>).

Article 8 :

Les conseils municipaux des communes d'Aulnay-sous-Bois (93), de Villepinte (93) et de Gonesse (95) sont appelés à formuler un avis sur la demande d'autorisation (environnementale et de permis de construire) dès l'ouverture de l'enquête.

Ne pourront être pris en considération que les avis exprimés au plus tard dans les **15 jours** suivant la clôture du registre d'enquête.

Article 9 : Frais à la charge du maître d'ouvrage

L'indemnisation du commissaire enquêteur ainsi que les frais d'affichage et de publication sont à la charge de la Société du Grand Paris.

Enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale de la Société du Grand Paris relevant du code de l'environnement au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et relative à la demande de permis de construire instruite conformément aux Titres II et III du livre IV du code de l'urbanisme, notamment l'article R.423-57, concernant le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse. Dossier n° E18000013/93. Arrêté inter préfectoral n°2018-1081 du 4 mai 2018.

Article 10: Consultation du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST)

Le préfet peut faire établir un rapport sur la demande d'autorisation et sur les résultats de l'enquête et soumettre ce rapport au conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST), accompagné de propositions portant, soit sur le refus de la demande, soit sur les prescriptions envisagées à l'appui de l'autorisation.

Article 11 : Prise de la décision

Les décisions susceptibles d'intervenir à la fin de cette procédure seront prises par arrêté des préfets de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise :

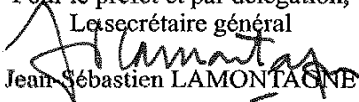
- une autorisation environnementale assortie du respect des prescriptions et prise au titre du code de l'environnement ou un refus ;
- un permis de construire assorti de prescriptions au titre du code de l'urbanisme. Les préfets de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise statuent sur la demande de permis de construire dans un délai de deux mois à compter de la réception du rapport du commissaire enquêteur. Le défaut de notification expresse dans le délai d'instruction vaut décision implicite de rejet.

Article 12 : Publication

Les secrétaires généraux de la préfecture de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise, le sous-préfet du Raincy, le sous-préfet de Sarcelles, le directeur régional et interdépartemental de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et les maires des communes du département de la Seine-Saint-Denis (Aulnay-sous-Bois, Villepinte) et de Gonesse pour le département du Val-d'Oise sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, dont ampliation sera adressée à Madame Bellacicco, commissaire enquêteur, et sera publiée au bulletin d'informations administratives de la préfecture de la Seine-Saint-Denis.

Le préfet de la Seine-Saint-Denis,

Le préfet du Val-d'Oise,

Pour le préfet et par délégation,
Le secrétaire général

Jean-Sébastien LAMONTAGNE