



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la plateforme de transit de déblais de la ligne « 15 Sud » du Grand Paris Express à Bonneuil-sur-Marne (94)

n°Ae : 2017-57

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 11 octobre 2017 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la plateforme de transit de déblais de la future ligne 15 Sud du Grand Paris Express à Bonneuil-sur-Marne (94).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, François Duval, Sophie Fonquernie, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, François-Régis Orizet, Thérèse Perrin, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian, Michel Vuillot.

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

Était absent ou excusé : Thierry Galibert.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du département Val-de-Marne, le dossier ayant été reçu complet le 18 juillet 2017.

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

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 19 juillet 2017 :

- le préfet du département du Val-de-Marne,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Île-de-France.*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 19 juillet 2017 :

- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.*

Sur le rapport de Thérèse Perrin et Daniel Berthault, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en gras pour en faciliter la lecture.

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

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

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

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

La plateforme de transit de Bonneuil-sur-Marne est directement liée au chantier de la ligne dite « 15 Sud » du Grand Paris Express sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris (SGP). Elle permet d'accueillir des déblais issus des travaux d'un des lots de génie civil pour la réalisation du tronçon de tunnel T2B, de Bry-Villiers-Champigny (BVC) à Créteil l'Échat (gares exclues).

Elle fait l'objet d'une demande d'autorisation d'exploiter. Cette procédure s'inscrit dans un ensemble d'autorisations du projet de la ligne 15 Sud, échelonnées dans le temps depuis la déclaration d'utilité publique (DUP) du 24 décembre 2014, dont certaines ont nécessité l'actualisation de l'étude d'impact initiale.

Dans le contexte des chantiers importants du Grand Paris Express, les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont ceux relatifs aux déblais, tant en général à l'échelle de l'ensemble de la ligne 15 Sud qu'en particulier à l'échelle du tronçon T2B, et aux nuisances liées aux conditions de circulation entre les sites de production, de stockage temporaire et de valorisation/élimination des déblais. Des enjeux relatifs aux fonctionnalités écologiques résiduelles du site d'implantation de la plateforme dans un secteur déjà fortement contraint par l'urbanisation et les voiries sont également relevés.

Les conditions de réalisation la ligne 15 Sud étant désormais stabilisées, l'Ae recommande de compléter le dossier d'enquête publique par l'actualisation du schéma directeur d'évacuation des déblais de novembre 2012 en précisant notamment, pour ce qui concerne la production et la gestion des déblais de la ligne 15 Sud, les modalités d'orientation de ceux-ci vers les sites de valorisation et d'élimination identifiés, les perspectives de répartition entre les différents modes de transport, routier, ferroviaire et fluvial, ainsi que les mesures prises pour limiter les risques d'engorgement du trafic routier. L'analyse des impacts de la ligne 15 Sud devra également être actualisée pour prendre en compte les évolutions du schéma directeur.

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

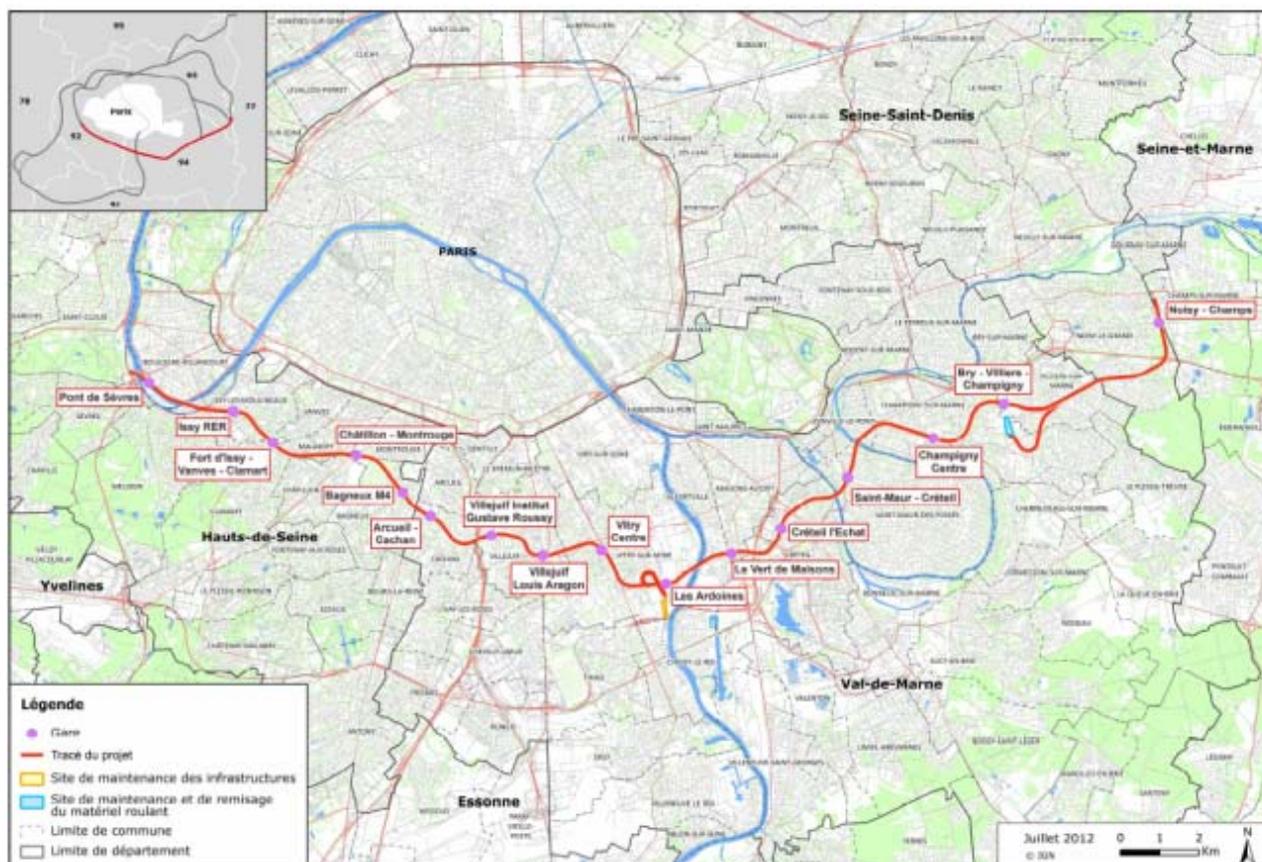
Avis détaillé

1 Contexte, présentation de la demande, enjeux environnementaux

1.1 Contexte de la demande

La ligne dite « 15 Sud » est une ligne nouvelle de métro automatique enterré, placée sous la maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris (SGP), contournant la ville de Paris par le sud entre le Pont de Sèvres (92) et Noisy-Champs (93). Elle constitue le premier tronçon du réseau de transport "Grand Paris Express", comportant quatre lignes pour une longueur totale de 205 km.

Déclaré d'utilité publique (DUP) le 24 décembre 2014², ce projet comporte 33 km de lignes souterraines nouvelles, 16 gares, un site de maintenance des infrastructures, un poste de commandement centralisé et un site de maintenance et de remisage des trains. L'exécution des travaux nécessite l'organisation de sites déportés utiles pour la gestion des déblais des chantiers de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express. La plateforme de transit de déblais de Bonneuil-sur-Marne, objet du présent avis, constitue l'un de ces sites.



² Pour une présentation plus complète du projet et de son contexte, voir avis Ae n^{os} [2013-64 du 10/07/2013](#), [2015-54/2015-67 du 23/09/2015](#) et [2016-13 du 4 mai 2016](#).

1.2 Présentation de la plateforme de transit de déblais

La plateforme est localisée sur la commune de Bonneuil-sur-Marne³, dans le département du Val-de-Marne (94), au sein de la zone d'activités du Port de Bonneuil.

La SGP a réservé un terrain d'une surface de 3,6 ha, propriété de Ports de Paris, qui se trouve en bordure de Marne, en bout de darse⁴ sud. Le site dispose d'une estacade⁵ et d'une voie ferrée d'environ 400 m le long de la darse.

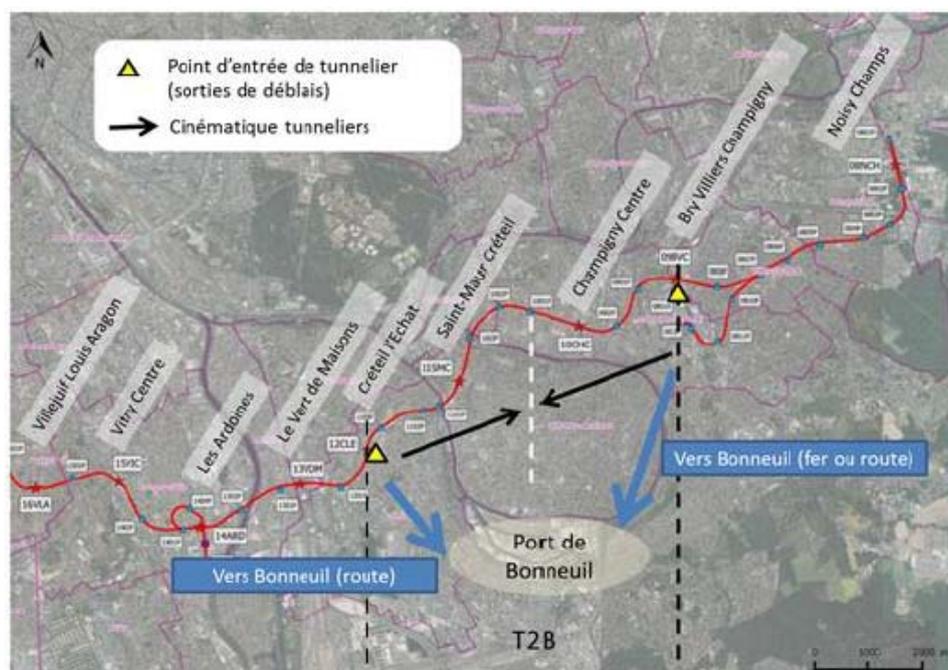


Figure 2 : Localisation de la plateforme. En rouge, une partie de la ligne 15 Sud (source : dossier).

La plateforme, d'une capacité de stockage maximale de 23 000 m³ (soit de l'ordre de 40 000 t), est réalisée dans le but de déterminer la destination finale des déblais (type de centre de stockage, mode de valorisation) issus des travaux de percement par deux tunneliers (voir figure 1) du tronçon T2B (de Bry-Villiers-Champigny (BVC) à Créteil l'Échat, gares exclues) de la ligne 15 Sud sur une longueur de 7 km.

Pour cette détermination, il est indispensable de réaliser des analyses spécifiques des sols excavés. Ces opérations prennent au minimum 3 à 5 jours et nécessitent donc de disposer d'un espace de stockage compatible avec l'avancement escompté (de 1 000 à 1 500 m³ par jour pour les creusements au tunnelier, par tunnelier) Un tel espace de stockage n'est pas disponible au niveau des puits des tunneliers.

Le dossier précise que la quantité totale de matériaux susceptible de transiter par la plateforme de Bonneuil, durant son exploitation, est estimée à environ 1,1 millions de tonnes : 760 000 t depuis le site de production de BVC, acheminés par voie ferrée (0 à 4 trains de 700 t/j)⁶, 330 000 t depuis

³ Dans le reste du document, le nom de la commune de "Bonneuil-sur-Marne" sera mentionné par "Bonneuil".

⁴ Une darse est un bassin généralement implanté en épi par rapport au chenal principal de navigation.

⁵ Une estacade est un quai d'appontements formé d'un tablier supporté par des pilotis, quand la berge fait un pan incliné, ce qui évite le remblaiement.

⁶ La figure 2 fait état d'une alternative fer ou route non développée par le dossier.

le site de production de Créteil l'Échat, acheminés par voie routière (20 à 30 camions de 20 t/h). En régime de pointe, un transit de 3 000 t de matériaux extraits par jour par tunnelier est estimé, soit la livraison de 6 000 t de déblais par jour pour les deux tunneliers. L'évacuation à partir du site de Bonneuil est prévue par voies routières (40 à 60 camions de 20 t/h) et fluviale (0 à 4 barges de 1 500 à 2 000 t/j)⁷.

L'exploitation de cette plateforme est envisagée pendant 2 à 3 ans selon l'avancement réel des chantiers (entre fin 2018 et début 2021). La pointe est prévue en 2019 avec un transit de 670 000 t.

La plateforme permettra de caractériser les déblais (analyses chimiques et géotechniques) et de les orienter vers les exutoires finaux adéquats, en optimisant autant que possible les volumes envoyés vers les filières ultimes de type ISDI (Installation de stockage de déchets inertes), au profit de filières assimilables à la valorisation notamment (remblaiement de carrières, réutilisation...).

L'emprise totale prévue pour la plateforme, d'une surface de 3,6 ha, est portée en rouge dans la figure 2 ci-dessous. Le site est actuellement composé d'anciens bâtiments industriels qui ne sont plus exploités, de dalles bétonnées et de quelques zones végétalisées dispersées.

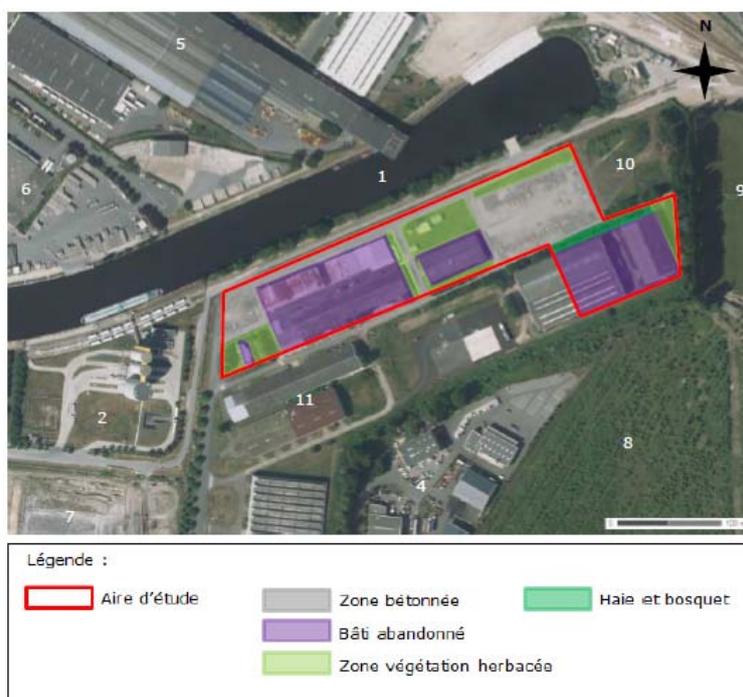


Figure 3 : Implantation de la plateforme et occupation actuelle de l'emprise (source: dossier)

L'exploitation de la plateforme sera gérée par une équipe de 8 à 20 personnes.

La plateforme, plane et imperméabilisée sur la totalité de son emprise, sera organisée selon le principe suivant (cf. Figure 4) :

- une zone de stockage, tri, traitement des matériaux,
- des zones de chargement et déchargement de matériaux soit par camions, soit par trains, soit par barges selon le scénario choisi pour l'acheminement et l'évacuation des matériaux,

⁷ Il a été précisé aux rapporteurs qu'il est envisagé une modulation de la redevance d'occupation du domaine public afin de favoriser l'activité fluviale.

- un dispositif de collecte et de traitement des eaux de ruissellement sur la plateforme, associé à un bassin tampon de rejet de 710 m³,
- des constructions légères, s'apparentant à des installations de chantier, accueillant des bureaux, des sanitaires, un vestiaire et un réfectoire. Un local permettant des analyses de type physique (granulométrie, tamisage, séchage, etc.) pourra être éventuellement prévu sur le site,
- des équipements associés : dispositif de pesée en entrée/sortie des camions, parking, une cuve de gasoil aérienne (pour l'alimentation des engins du chantier) et un dispositif de lavage des roues en sortie du site.

La plateforme fonctionnera du lundi au vendredi, de 6h à 22h, ainsi que pendant une durée de 8h le samedi. L'utilisation du système de criblage sera limitée à une durée journalière de 8h.

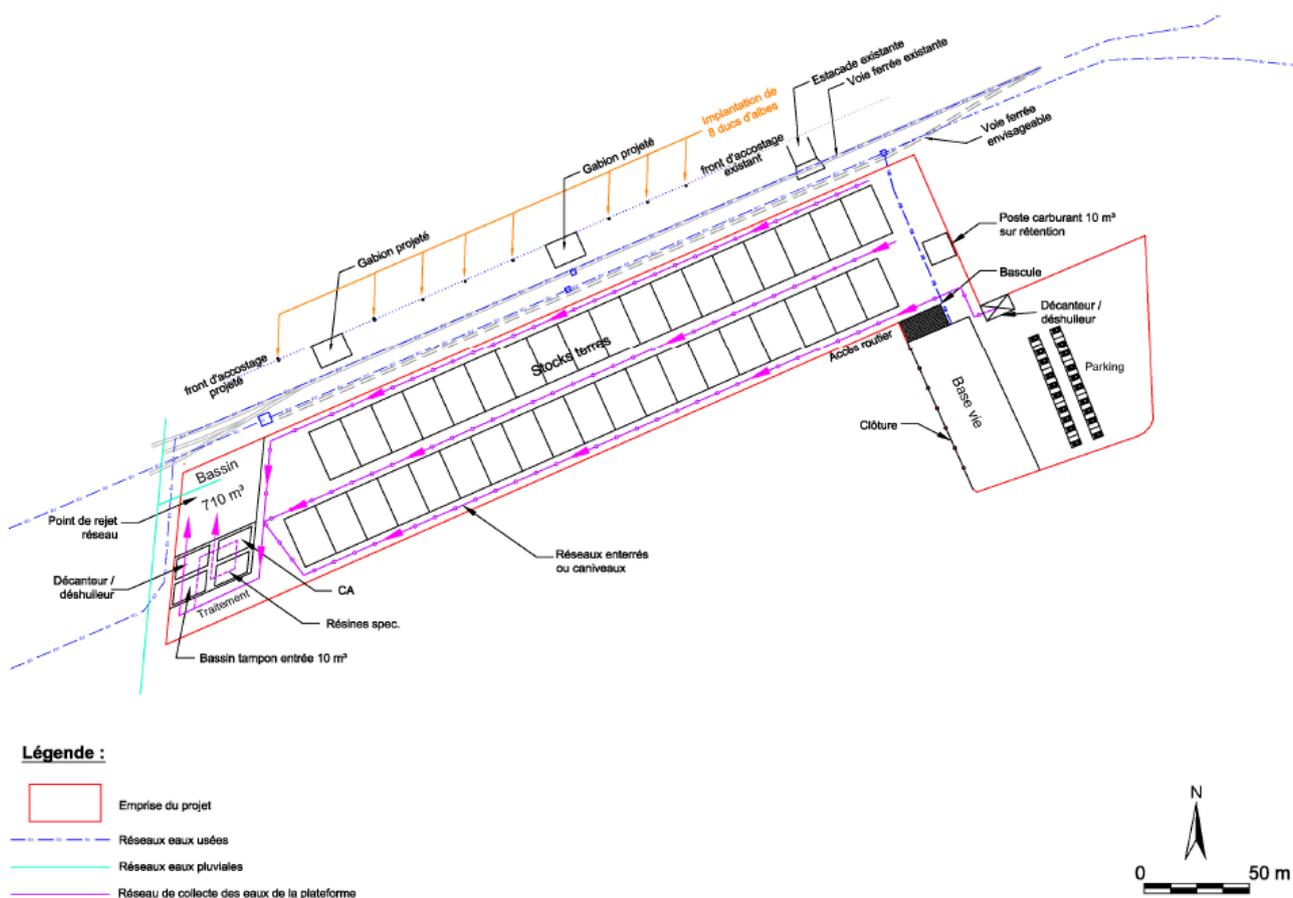


Figure 4 : Organisation de la plateforme (source : dossier)

Ports de Paris, propriétaire du terrain, réalisera des travaux sur les parcelles concernées afin de fournir à la SGP un emplacement opérationnel pour la mise en place des installations nécessaires au fonctionnement de la plateforme : démolition des bâtiments, évacuation des matériaux, aplanissement du site, etc. Le dossier mentionne également des travaux le long de la darse (gabions⁸ et ducs d'Albe⁹ pour prolonger le front d'accostage) ainsi que des travaux ferroviaires.

⁸ Un gabion est un casier, le plus souvent constitué de solides fils de fer tressés et rempli de pierres non-gélives, utilisé dans les travaux publics et le bâtiment pour notamment construire des murs de soutènement ou des berges artificielles non étanches (source : Wikipedia).

⁹ Un duc-d'Albe consiste en des pilotis ancrés dans le fond des bassins ou des chenaux, sur lequel un navire peut s'amarrer ou s'appuyer (source : Wikipedia).

Ces opérations, une fois réalisées, modifieront significativement le site par rapport à son état actuel.

Le dossier mentionne que ces travaux sont pris en charge par Ports de Paris, et ne font pas partie de la demande d'autorisation ICPE¹⁰ portée par la SGP. Bien que préalables au projet d'aménagement de la plateforme, ils ne lui sont pas spécifiques. Selon les précisions apportées aux rapporteurs, ils seront, pour une grande part, amortis sur une période beaucoup plus longue que la durée d'occupation du site par la plateforme et Ports de Paris prévoit une relocation rapide. L'étude d'impact comporte néanmoins des informations relativement détaillées sur l'état actuel du site.

1.3 Évolutions annoncées du dossier de plateforme

Lors de la rencontre des rapporteurs avec le maître d'ouvrage, des évolutions significatives du projet leur ont été signalées. Les déblais issus du tunnelier de BVC (soit les deux tiers des déblais annoncés) ne transitent plus par la plateforme. Des modifications sont susceptibles d'en découler relativement aux conditions d'exploitation de la plateforme et modalités d'évacuation des déblais triés, ainsi qu'en termes d'impact. La SGP a indiqué aux rapporteurs son intention de corriger en conséquence l'étude d'impact spécifique à la plateforme avant la mise à l'enquête publique.

L'Ae recommande d'actualiser le dossier d'enquête publique pour le mettre en adéquation avec le projet qui sera mis en œuvre.

L'avenir des déblais issus de BVC, et l'usage éventuel de la voie ferroviaire pour l'évacuation de ces matériaux n'ont pas été précisés aux rapporteurs. Les avantages attendus de la modification du projet n'ont pas été mis en regard des effets environnementaux en résultant.

De manière plus générale, les questions qui découlent de ces considérations ne peuvent trouver réponse en dehors d'une vision globale de la gestion des déblais *a minima* à l'échelle de la ligne 15 Sud.

1.4 Rôle de la plateforme de transit dans l'ensemble du plan de gestion des déblais de la ligne 15 Sud

Le dossier présente un état générique des réflexions sur la question de la gestion des déblais à l'échelle des chantiers du Grand Paris et expose les options théoriquement envisageables. En ce qui concerne les filières de valorisation, il mentionne l'identification de plates-formes de transit-regroupement et tri-recyclage, le projet du Sempin (parc urbain et comblement de carrières souterraines de gypse) et une enquête auprès de l'ensemble des maires d'Ile-de-France pour identifier les besoins en remblais et matériaux pour des projets locaux qui seraient réalisés d'ici à

¹⁰ Installation classée pour la protection de l'environnement.

2020 ou au-delà. En ce qui concerne les filières d'élimination, le dossier mentionne 18 ISDI, 10 ISDND et 3 ISDD¹¹.

Des éléments complémentaires ont été présentés aux rapporteurs lors de leur visite. Ils sont intéressants et mériteront d'être précisés pour l'enquête publique, mais demeurent à un niveau essentiellement méthodologique. Un document intitulé « *schéma de gestion et de valorisation des déblais* » daté de juillet 2017 et disponible sur le site internet de la SGP¹² comporte la même nature d'informations.

Il ne semble pas, d'après les informations disponibles, que le « *schéma directeur d'évacuation des déblais des lignes Rouge, Bleue et Verte du Grand Paris Express* » de novembre 2012, annexé à l'étude d'impact de 2013 préalable à la DUP et qui comportait des éléments plus opérationnels, ait été actualisé. L'Ae relève pourtant certaines évolutions, ne serait-ce que pour ce qui concerne le tronçon Créteil l'Échat – BVC :

- le schéma directeur avait prévu un seul tunnelier, sur une distance de 6 891 m, entre Créteil l'Échat¹³ et BVC (point de sortie des déblais) ;
- la création d'une plateforme de transit n'était pas envisagée, l'intégralité des déblais devant être évacués directement par la voie routière, tandis que le dossier de plateforme tel que reçu par l'Ae a laissé entrevoir la possibilité d'acheminer les déblais de BVC par voie ferrée ;
- la SGP a précisé les perspectives relatives à la circulation routière, par une démarche menée selon les territoires concernés par les futurs travaux de ligne, en concertation avec les communes.

Les entreprises attributaires des travaux étant dorénavant connues par la SGP, il doit être possible de procéder à une actualisation de l'ensemble du schéma directeur, notamment de son volet « *Orientations générales et dispositifs opérationnels pour la ligne Rouge Sud entre Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs* » et de le mettre à disposition du public.

L'Ae recommande de compléter le dossier d'enquête publique ICPE par l'actualisation du schéma directeur d'évacuation des déblais de novembre 2012 en précisant notamment, pour ce qui concerne la production et la gestion des déblais de la ligne 15 Sud :

- ***le calendrier par site de production, la liste des sites de valorisation et d'élimination identifiés pour les différents types de déblais, les modalités de tri ainsi que les éventuels sites de transit nécessaires,***
- ***les perspectives de répartition entre les différents modes de transport, routier, ferroviaire et fluvial, ainsi que les mesures prises pour limiter les risques d'engorgement du trafic routier.***

¹¹ ISDI : Installations de Stockage de Déchets Inertes,
ISDND : Installations de Stockage de Déchets Non Dangereux,
ISDD : Installations de Stockage de Déchets Dangereux.

On note une contradiction entre la figure n°80, qui matérialise les sites de stockage identifiés, et le tableau n°46 qui évalue le nombre de sites de stockage identifiés accessibles par la voie fluviale.

¹² https://www.societedugrandparis.fr/sites/default/files/170202_sgp_sogeme_a3_paysage_v52.pdf

¹³ Initialement, le puit était situé entre les gares de Créteil l'Échat et de Saint-Maur Créteil au niveau du stade François Desmond (double puits de sortie).

1.5 Procédures relatives au projet

La SGP maître d'ouvrage sollicite l'obtention d'une autorisation d'exploiter la plateforme au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement¹⁴ (ICPE). Cette plateforme est soumise à étude d'impact¹⁵ et à enquête publique¹⁶. Une étude de dangers est également requise¹⁷.

La plateforme est une installation temporaire directement liée au chantier de la mise en place de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, qui permet d'accueillir des matériaux issus des travaux d'un des lots de génie civil.

Cette procédure s'inscrit en conséquence dans un ensemble d'autorisations du projet de la ligne 15 Sud, échelonnées dans le temps depuis la DUP du 24 décembre 2014, dont certaines ont nécessité, conformément à l'article R. 122-8 du code de l'environnement¹⁸ dans sa version applicable au dossier, la production d'une étude d'impact ou son actualisation, et un avis de l'Ae en tant qu'autorité environnementale.

En application de cet article, le dossier doit comprendre l'étude d'impact du projet (à savoir celle de la ligne 15 Sud dans son ensemble), actualisée si nécessaire. L'Ae considère qu'une actualisation est nécessaire sur l'ensemble des thématiques liées à la gestion des déblais à l'échelle de la ligne 15 Sud, résultant des évolutions du schéma directeur d'évacuation des déblais.

L'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête publique :

- ***la dernière version de l'étude d'impact, telle que soumise aux consultations publiques dans le cadre des procédures antérieures, complétée par les suites données et engagements du maître d'ouvrage issus de ces consultations ;***
- ***l'analyse actualisée des impacts de la ligne 15 Sud résultant des évolutions du schéma directeur d'évacuation des déblais.***

L'absence d'effet significatif sur des sites Natura 2000¹⁹ ayant précédemment été appréciée dans le cadre de l'étude d'impact du projet de ligne 15 Sud, il est nécessaire de confirmer cette conclusion pour tenir compte de l'évolution de la gestion des déblais.

¹⁴ Notamment au titre des rubriques 2517 : " Station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques" et 2716 : " Transit, regroupement ou tri de déchets non dangereux non inertes" de la nomenclature des installations classées définie par l'annexe de l'article R. 511-9 du code de l'environnement.

¹⁵ Code de l'environnement, article L. 122-1 ; rubrique n°1 du tableau annexé à l'article R. 122-2. Le contenu de l'étude d'impact est défini par les articles R. 122-5 et complété par l'article R. 512-8 (version applicable au projet).

¹⁶ Code de l'environnement, articles L. 123-1 et suivants.

¹⁷ Code de l'environnement, articles L. 512-1 et R. 512-9 (version applicable au projet).

¹⁸ « Quand un pétitionnaire dépose, pour un même projet, plusieurs demandes d'autorisation échelonnées dans le temps et nécessitant chacune la réalisation préalable d'une étude d'impact en application d'une ou plusieurs rubriques du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact est, si nécessaire, actualisée et accompagnée du ou des avis précédemment délivrés par l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement. Ce ou ces avis sont alors actualisés au regard des évolutions de l'étude d'impact ».

¹⁹ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

1.6 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae concernant la future plateforme sont les suivants :

- le traitement des déblais à l'échelle de l'ensemble de la ligne 15 Sud : l'extraction, le transport, la réutilisation ou le stockage et le traitement de treize millions de tonnes de matériaux dont une partie potentiellement polluée, et la recherche de modes alternatifs aux circulations de camions en milieu urbain dense ;
- pendant la durée de l'exploitation de la plateforme, les nuisances liées aux conditions d'acheminement des déblais depuis les sorties des tunneliers, ainsi qu'aux conditions d'évacuation vers les exutoires définitifs ;
- les fonctionnalités écologiques résiduelles dans un secteur déjà fortement contraint par l'urbanisation et les voiries.

2 Analyse de l'étude d'impact spécifique à l'ICPE

L'étude d'impact ICPE est condensée et didactique. Toutefois si les impacts sur le périmètre très rapproché de la plateforme sont correctement traités, l'étude peine à trouver la bonne échelle d'approche selon les enjeux considérés.

2.1 Analyse de l'état initial

En fonction de la thématique environnementale analysée, deux aires d'études sont utilisées : une aire d'étude dite « élargie », qui se développe uniquement au nord, sur la seule commune de Bonneuil, et une aire d'étude utilisée « *pour des analyses très locales voire parcellaires* » dont les limites, de fait, ne dépassent pas le périmètre de la plateforme.

L'Ae relève qu'aucune de ces aires d'étude ne permet d'identifier de manière pertinente les enjeux liés au transit de déblais, qui mobilisera des territoires plus nombreux et éloignés.

L'Ae recommande de reconsidérer les aires d'études en fonction des thématiques, notamment celles liées au milieu humain, pour l'analyse des enjeux liés au transit des déblais.

Bien que la SGP prévoie l'utilisation d'un site préalablement préparé par Ports de Paris (cf. § 1.2), elle a présenté l'état initial actuel du site, qu'elle différencie de l'état initial projeté sur la base duquel elle procède à l'analyse de ses impacts. Une vision d'ensemble des impacts est présentée au travers de l'analyse des effets cumulés (cf. § 2.3.3).

Ressources en eau, milieux aquatiques et zones humides

L'aire d'étude se situe au droit d'une nappe superficielle d'accompagnement de la Marne, d'une nappe superficielle correspondant à la masse d'eau "Tertiaire Champigny en Brie et Soissonnais" et d'une nappe profonde correspondant à la masse d'eau "Albien néocomien captif". Les deux nappes superficielles sont très vulnérables et apparaissent très exposées aux pollutions du fait de leur faible couche de protection de surface et de leur faible profondeur.

Le réseau hydrographique et de canaux de l'aire d'étude se compose de la Marne, des darses centrale et sud du port de Bonneuil, du ruisseau des Marais et du ruisseau du Morbras. Selon le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, l'état chimique de la masse d'eau Marne (référéncée par le code FRHR154A) est mauvais ; en revanche son état écologique est bon. Le site est concerné par le risque d'inondation par débordement de la Marne et par remontée de la nappe sub-affleurante. Il s'agit de crues lentes, et la montée des eaux connue lors de la crue de référence de 1910 a été de 1 mètre.

Le captage pour l'alimentation en eau potable (AEP) le plus proche se situe à environ 5 km en amont sur la Marne (prise d'eau de Joinville le Pont).

Du fait de la structure de sa berge constituée de plaques bétonnées inclinées et surmontées par des arbres et des arbustes, la darse sud ne présente aucun des habitats favorables à la reproduction piscicole.

L'aire d'étude est caractérisée par la présence de zones humides correspondant aux berges de la darse et aux berges boisées du ruisseau des Marais à l'est du site sur une surface de 908 m². Ce second secteur de zone humide pourrait être potentiellement affecté par les travaux d'aménagement de la plateforme.

Pollution des sols

Des anciens sites Basias²⁰, liés au Service Technique de l'Aviation Civile (STAC) pour des activités de mécanique générale, sont recensés. Les dernières activités de stockage et d'atelier de mécanique opérées par le STAC ont décliné entre 2000 et 2010. Ces terrains ont été rachetés par Ports de Paris en 2012. Aucun site Basol²¹ n'est présent dans l'aire d'étude. Les résultats d'analyses de sols font état de la présence de métaux (cadmium, cuivre, plomb ou zinc) et d'hydrocarbures.

Milieux naturels

Une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)²² de type 1 "Iles de la Marne dans la boucle de Saint Maur des Fossés" est située à 200 m à l'est de l'aire d'étude. Un arrêté préfectoral de protection du biotope y a été pris en raison de la reproduction de plusieurs espèces d'oiseaux d'eau.

En raison de la profonde altération des sols, aucun habitat à enjeux (fourrés, fossés, alignements de saules principalement), ni d'espèce floristique protégée ou patrimoniale ne sont présents dans l'aire d'étude immédiate très anthropisée. La faune observée à enjeu est composée d'oiseaux²³, de chiroptères en transit, du Hérisson d'Europe (*Erinaceus europaeus*) en transit, de la Mante

²⁰ Base de données des sites industriels et activités de service.

²¹ Base de données des sites et sols pollués.

²² Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

²³ L'étude d'impact précise que 28 espèces d'oiseaux ont été contactées durant les inventaires de l'avifaune. Au sein de ces espèces, 5 présentent un degré de patrimonialité reconnu de par leur appartenance à des listes départementales, régionales, nationales voir européennes elles-mêmes basées sur des statuts de conservation : le Tarier des prés (*Saxicola rubetra*), le Gobemouche noir (*Ficedula hypoleuca*), le Pouillot fitis (*Phylloscopus trochilus*), le Martin-pêcheur d'Europe (*Alcedo atthis*) et la Sterne pierregarin (*Sterna hirundo*).

religieuse (*Mantis religiosa*), du Criquet turquoise (*Oedipode caerulescens*), et du Lézard des murailles (*Podarcis muralis*). Par ailleurs, plusieurs nids d'Hirondelles rustiques (*Hirundo rustica*) ont été détectés dans deux bâtiments de l'aire d'étude.

Quatre espèces floristiques invasives sont présentes : le Sénéçon du Cap (*Senecio inaequidens*), le Robinier faux acacia (*Robinia pseudoacacia*), le Buisson ardent (*Pyracantha coccinea*) et l'Arbre aux papillons (*Buddleja davidii*).

Circulations et dessertes

L'environnement immédiat du site d'implantation de la plateforme, au sein d'une zone d'activité portuaire, est correctement décrit.

Le site est desservi par :

- la branche ferroviaire reliée à la voie Sucy – Bonneuil – Gagny, qui comprend cinq voies de triage de plus de 600 m de long ;
- la voie fluviale : la Marne est accessible depuis la darse sud du Port de Bonneuil. Il existe actuellement une estacade au droit du site. Le dossier précise que « *l'amélioration par Ports de Paris, de l'accessibilité de la plateforme par la création de huit ducs d'Albe et de deux gabions (d'environ 12 m x 16 m) le long du site est envisageable* » ;
- la voie routière : par la route départementale n°10 principalement, dont le trafic moyen journalier (TMJA) est évalué à près de 30 000 véhicules. Le futur prolongement de la RN 406 (tracé sur les documents graphiques du dossier) permettra de faciliter l'accessibilité routière de ce site.

L'Ae recommande d'étendre l'analyse des conditions de circulation entre les sites de sorties des tunneliers et la plateforme, et entre la plateforme et les exutoires finaux retenus.

Environnement sonore

Le bruit sur le site est celui "du chargement des péniches situées sur la darse". Les premières habitations se situent à environ 500 m au sud-ouest sur Bonneuil, 550 m à l'est à Sucy-en-Brie et 780 m au nord à Saint-Maur-des-Fossés.

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

Le dossier précise que la localisation de la plateforme a été identifiée et déterminée à l'issue d'une analyse combinant les critères environnementaux et financiers comprenant :

- la superficie disponible et la propriété publique,
- la proximité des chantiers produisant les déblais,
- la faible sensibilité environnementale des lieux à l'activité envisagée,
- l'accessibilité et l'évacuation potentielles depuis ces chantiers par voies fluviale et ferroviaire.

L'Ae note que la très forte diminution du volume de déblais à traiter par la plateforme (cf. § 1.2) devra conduire à réinterroger cette analyse, dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact spécifique à la plateforme. Par ailleurs, puisque le site serait finalement sous-utilisé par rapport au

dossier déposé, le site devrait présenter une capacité résiduelle de traitement des déblais, que la SGP pourrait envisager de valoriser dans le cadre de ses réflexions globales.

2.3 Analyse des impacts de la plateforme et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.3.1 Gestion des déblais de chantier

Qualité des déblais du tronçon T2B de la ligne 15 Sud

Provenant des horizons profonds traversés lors du creusement par les tunneliers, les matériaux qui transiteront par la plateforme de Bonneuil-sur-Marne correspondent uniquement à des matériaux naturels issus des différentes formations géologiques rencontrées. Pour autant, certaines formations géologiques présentent naturellement des teneurs en sulfates, fluorures ou en certains métaux qui dépassent les seuils d'acceptation des filières dédiées aux déchets inertes (fond géochimique). Aucun déblai pollué du fait d'activités humaines ne transitera par la plateforme.

Identification des sites de valorisation et d'élimination

Un des objectifs de la plateforme est de pouvoir optimiser le devenir des matériaux extraits en favorisant les filières assimilables à la valorisation notamment (remblaiement de carrières, réutilisation...) plutôt que les filières ultimes en centre de traitement ISDI.

Le dossier précise que les exutoires des matériaux sont choisis par l'entreprise réalisant les travaux de percement des tunnels dans le cadre de leurs accords commerciaux, et validés par la SGP au démarrage des travaux.

L'Ae recommande d'explicitier les conditions d'encadrement des choix de l'entreprise de travaux publics s'agissant de l'identification des sites de valorisation et d'élimination.

Par ailleurs, du fait que le site est en phase de démantèlement et concerné par plusieurs sites recensés dans BASIAS, il aurait été pertinent que le dossier précise le volume des déchets de démolition et de chantier, et leurs caractéristiques.

Circulations

L'exploitation du site va générer du trafic routier entre Créteil l'Échat et la plateforme, entre la plateforme et les exutoires définitifs (y compris le cas échéant depuis les ports fluviaux lorsqu'ils seront évacués par barge).

L'Ae recommande à la SGP d'évaluer les trafics, notamment aux heures de pointe, et de présenter son action de réduction des nuisances aux riverains et aux usagers des voies de circulation en lien avec leur gestionnaire.

2.3.2 Autres impacts à l'échelle de la plateforme

Pour ce qui concerne le site de la plateforme après préparation par Ports de Paris, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues, notamment vis-à-vis du risque de

pollution des eaux et des sols et pour la préservation des milieux naturels résiduels aux limites de l'emprise de la plateforme, n'appellent pas d'observation particulière de la part de l'Ae. Il en est de même pour ce qui concerne la gestion du risque d'inondation, en cohérence avec le plan de prévention des risques d'inondation, une procédure étant prévue afin que l'évacuation des matériaux présents sur site se fasse dès l'alerte aux crues annoncée.

Le coût des mesures environnementales présentées dans le dossier a été estimé à 170 700 € HT.

2.3.3 Impacts cumulés

Les travaux préparatoires de Ports de Paris pour rendre le site opérationnel, sont abordés au titre des effets cumulés. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation engagées par Ports de Paris ne sont toutefois pas détaillées, non plus que leur cadre réglementaire, alors qu'une démarche approfondie a été présentée aux rapporteurs.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de présenter les mesures mises en oeuvre par Ports de Paris pour diminuer l'impact de ses travaux préparatoires à la remise de la plateforme à la SGP.

2.4 Suivi des mesures et de leurs effets

L'étude d'impact comporte un volet spécifique sur le suivi des mesures propres au fonctionnement de la plateforme (niveau acoustique et qualité de l'air, consommation en énergies, gestion de la ressource en eau et gestion des déchets).

L'Ae recommande de compléter le volet de suivi des mesures par le suivi des actions relatives à la circulation et la gestion des déblais de chantier.

Des études générales de trafic et de mesures de la pollution menées ou prévues à l'échelle du port ont été signalées aux rapporteurs ; il serait intéressant que le dossier indique les modalités prévues pour leur mise à disposition du public.

3 Étude de dangers

Conformément aux dispositions de l'article R. 512-6 5° du code de l'environnement applicable aux ICPE, le dossier comporte une étude de dangers.

Correctement conduite, elle est à la fois claire et proportionnée aux enjeux de l'exploitation du site : l'analyse n'a pas mis en évidence un facteur de danger important constituant une cause d'accident majeur, les matériaux transitant sur le site ne présentant pas de caractère particulier de danger. Les principaux risques industriels sont liés aux activités (risques au poste de travail pour les opérateurs, incendie et pollution accidentelle du sol et sous-sol). Les principaux dangers pour l'activité sont, pour le personnel, les risques mécaniques : blessures, équipements dangereux, chutes, etc. L'étude reprend également les dispositions prévues pour la gestion du risque d'inondation.

4 Résumé non technique

Le résumé non technique est condensé et didactique.

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