



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 création de la ligne 17 Nord du Grand
Paris Express entre la gare Le Bourget - RER
(non incluse) et la gare Le Mesnil-Amelot (93,
95, 77)**

Actualisation de l'avis n°2015-78

n°Ae : 2017-71

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 10 janvier 2018, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express entre la gare Le Bourget - RER (non incluse) et la gare Le Mesnil-Amelot (93, 95, 77).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, François Duval, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

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

Étaient absents ou excusés : Sophie Fonquernie, Gabriel Ullmann.

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur : François Letourneux.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Seine-Saint-Denis, le dossier ayant été reçu complet le 18 août 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.

A l'initiative du préfet de la Seine-Saint-Denis, suite à une demande de compléments, le délai d'instruction a été interrompu à partir du 18 septembre 2017, le dossier complété ayant été reçu complet le 15 novembre 2017.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 23 août 2017 :

- les préfets des départements de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise et a pris en compte la réponse de ce dernier du 28 septembre 2017,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Ile de France.

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 23 août 2017 :

- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie.

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

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

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

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

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet de liaison en métro automatique entre les gares Le Bourget - RER et Le Mesnil-Amelot (gare terminus) constitue le tronçon nord de la ligne 17² du réseau de transport public du Grand Paris express (GPE). Ce tronçon a été déclaré d'utilité publique par le décret n° 2017-186 du 14 février 2017. Le dossier est présenté en vue d'obtenir une autorisation environnementale pour l'ensemble de la ligne, à l'exception du centre d'exploitation, commun aux lignes 16 et 17, pour lequel une demande sera instruite ultérieurement. Il comporte une version actualisée de l'étude d'impact initiale (voir avis Ae n°2015-78).

En dépit de l'actualisation de quelques volets et de précisions apportées en réponse à plusieurs recommandations formulées par l'Ae dans son premier avis, l'analyse de l'étude d'impact présente, dans son ensemble, des lacunes importantes. La plupart de ces lacunes reposent sur l'impossibilité de distinguer les composantes et les impacts de la ligne et de la ZAC du Triangle de Gonesse, dont le contenu, les modalités de réalisation et les mesures environnementales ne sont pas encore précisément connues. Ainsi, le dossier ne permet pas de comprendre à quel projet l'étude d'impact s'applique, alors que la ligne et la ZAC présentent dans leur ensemble de nombreux impacts significatifs.

L'Ae constate que la durée de réalisation des études nécessaires aux demandes d'autorisations environnementales, notamment pour définir les impacts potentiels et les mesures adaptées, se révèle peu compatible avec le calendrier de la feuille de route ministérielle, qui a fixé la mise en service de la ligne 17 dès 2024. Ceci ne saurait justifier la présentation dans ce dossier d'éléments parcellaires, alors qu'au moins une synchronisation des procédures environnementales de la ligne 17 et de la ZAC du Triangle de Gonesse serait nécessaire.

C'est la raison pour laquelle l'Ae aborde, en premier lieu, les questions dont la résolution lui semble constituer un préalable nécessaire pour traiter de façon satisfaisante les différents volets de l'étude d'impact, à savoir : le contenu du projet sur le secteur du Triangle de Gonesse et l'étude préalable qui s'impose désormais en cas de prélèvement sur des terres agricoles pour définir les mesures de compensation à prendre.

Sans reprendre de façon exhaustive les recommandations de son premier avis, l'Ae analyse ensuite plusieurs questions de fond importantes, à résoudre pour pouvoir définir le contenu de l'autorisation environnementale : l'analyse des variantes, notamment pour les emprises chantier ; les modalités de gestion des eaux d'exhaure et des eaux pluviales ; la restauration pérenne des zones humides et des continuités écologiques, prenant en compte l'ensemble des projets connus ; la gestion de tous les déblais et plus particulièrement des déchets pollués et des déchets inertes susceptibles de justifier de modalités de gestion dérogatoires ; l'analyse des impacts cumulés pour tous les enjeux et, notamment, les mesures proportionnées aux impacts.

Le dispositif de suivi, encore à conforter, et le résumé non technique devraient être modifiés de façon substantielle.

Au regard de l'importance des compléments à apporter, compte tenu de la jurisprudence, une nouvelle actualisation de l'étude d'impact apparaît nécessaire. L'étude d'impact actualisée devrait alors être soumise de nouveau à l'Ae pour avis. Elle devrait également apporter des réponses aux autres recommandations de son avis n°2015-78.

² La gare Le Bourget – RER est rattachée pour sa construction au projet de ligne 17 sud / ligne 16.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Le projet de liaison en métro automatique entre les gares Le Bourget – RER et Le Mesnil-Amelot constitue le tronçon nord de la ligne 17³ du réseau de transport public du Grand Paris express (GPE). Ce tronçon a été déclaré d'utilité publique par le décret n° 2017-186 du 14 février 2017⁴.

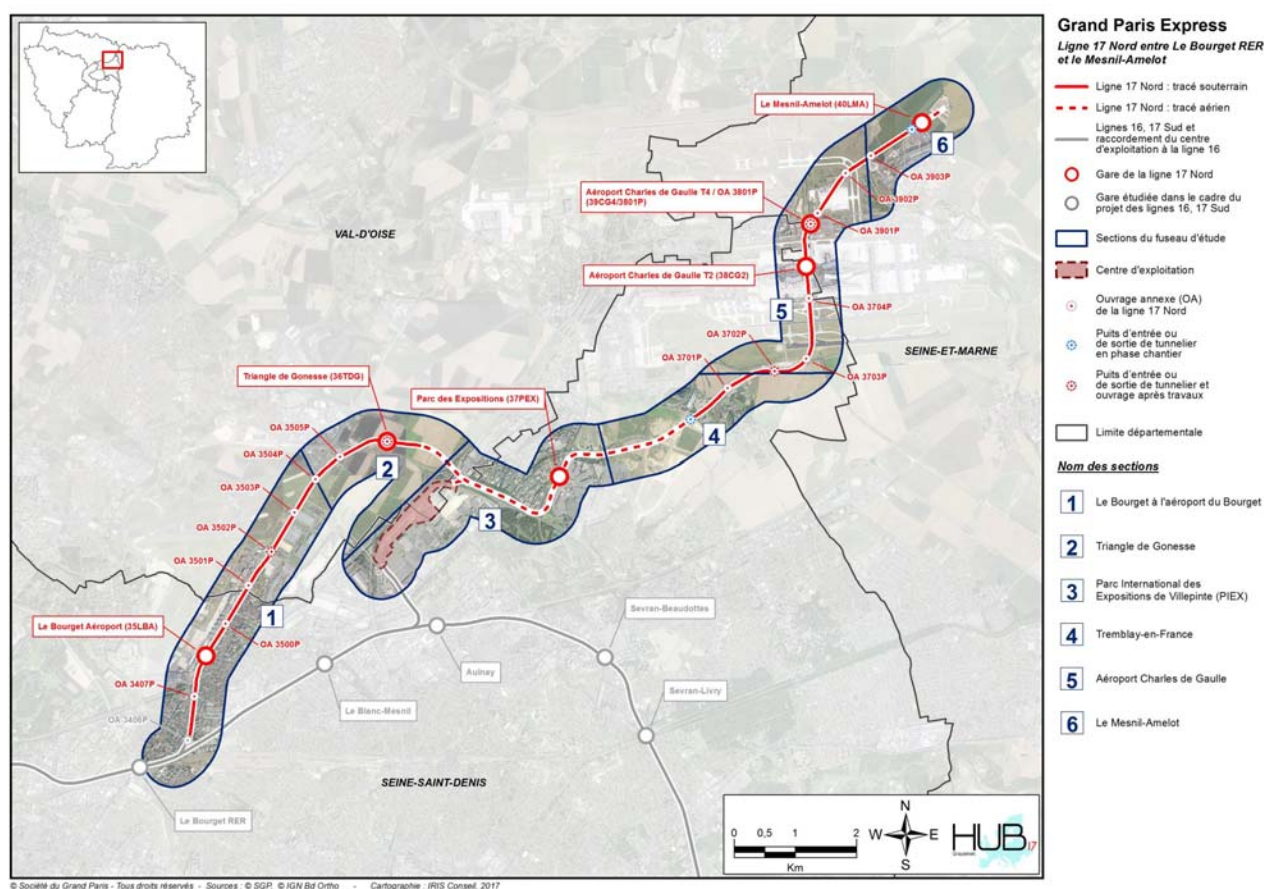


Figure 1 : Présentation de la ligne 17 (Source : dossier)

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Issu de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 sur le Grand Paris, le réseau de transport de passagers du GPE a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les principaux lieux d'habitat et de travail de la région Île-de-France.

³ La gare Le Bourget - RER est rattachée pour sa construction au projet de ligne 17 sud / ligne 16. Le tronçon sud, entre Saint-Denis-Pleyel et Le Bourget (6 km), commun avec la ligne, 16 reliant Saint-Denis-Pleyel à Noisy-Champs, via Le Bourget, a fait l'objet [des avis de l'Ae 2014-25 et 2016-92](#) et a été déclaré d'utilité publique par décret n°2015-1791 du 28 décembre 2015.

Pour la suite de l'avis, le tronçon nord de la ligne 17 sera désigné par « ligne 17 ».

⁴ Voir avis Ae n°2015-78 du 2 décembre 2015.

Un décret du 24 août 2011 valide le schéma d'ensemble du GPE, le tracé de la ligne 17 et, notamment la liste des gares. Ses orientations, incluant des éléments de modernisation et d'extension du réseau existant, ont été précisées par le Premier ministre le 6 mars 2013 sous l'appellation du « nouveau Grand Paris ». Les modalités de réalisation de la ligne 17 ont fait l'objet d'un accord entre l'État et la Région Île-de-France, présenté à cette occasion.

Les dates prévisionnelles de mise en service des lignes du « Nouveau Grand Paris » s'échelonnent jusqu'en 2030, selon un calendrier susceptible d'évoluer à très court terme.

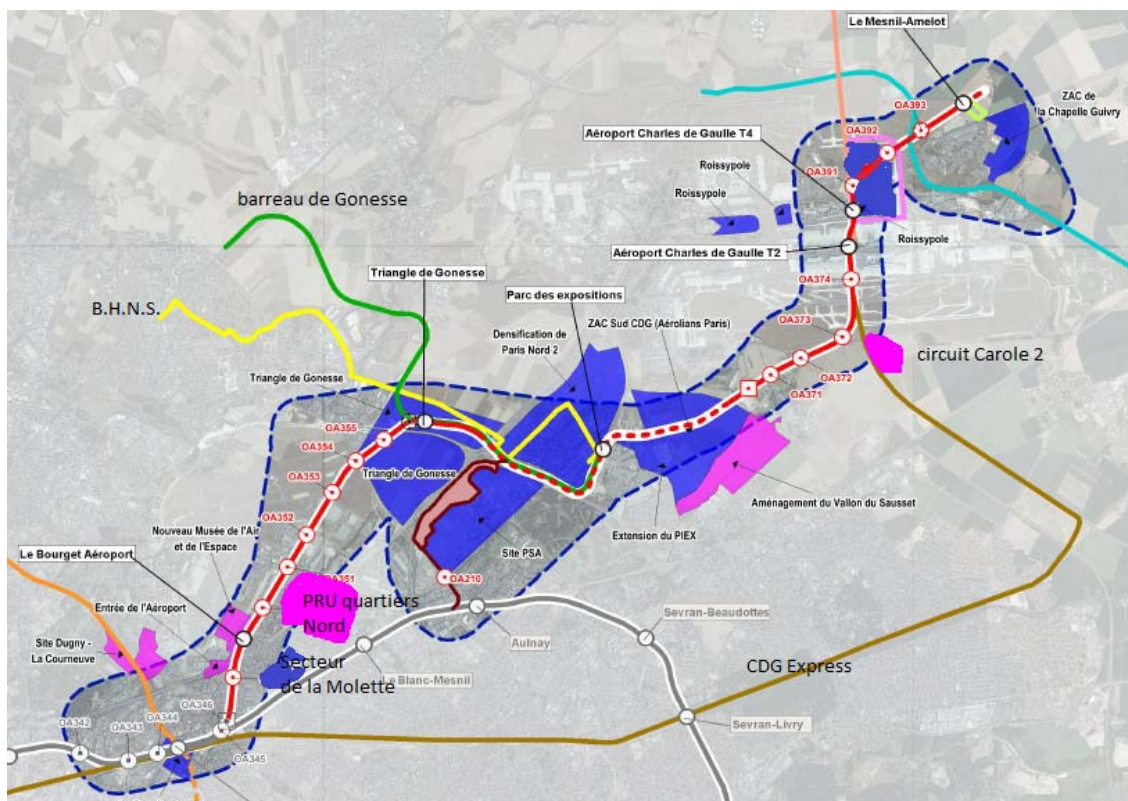


Figure 2 : localisation des différents projets de développement le long de la ligne 17. Sont mentionnés, en ligne rouge, le tracé de la ligne 17 et, en bleu, les projets de développement d'activité. (Source rapporteurs d'après éléments SGP).

La réalisation de la ligne 17 s'intègre également dans le contexte, entre autres :

- de la création en 2016 de la zone d'activité concertée (ZAC) du Triangle de Gonesse⁵. Selon le dossier, à la mise en service de la gare Triangle de Gonesse, en 2024, 25 % du projet de ZAC et 60 % du projet Europa City⁶ seront opérationnels ;
- de la réalisation de la ZAC AeroliansParis⁷ dont les travaux ont débuté en 2012 pour une livraison finale en 2030 ;
- de l'organisation par la ville de Paris, « Ville hôte », des Jeux Olympiques de 2024. La réalisation de la ligne 17 figure dans le dossier de candidature, soumis au Comité

⁵ [Arrêté du 21 septembre 2016 portant création de la zone d'aménagement concerté du Triangle de Gonesse.](#)

[Avis de l'Ae du 22 mars 2017 sur le projet de ZAC du triangle de Gonesse](#), en vue de la demande de DUP.

L'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse et sur l'enquête parcellaire préalable se déroule du lundi 8 janvier 2018 au mercredi 21 février 2018 inclus.

⁶ Le projet EuropaCity, composante majeure de la ZAC du triangle de Gonesse, a fait l'objet d'un débat public entre le 15 mars et le 13 juillet 2016.

Voir <https://www.debatpublic.fr/projet-europacity> qui permet d'accéder à toutes les informations relatives au débat public et à ses suites, ainsi qu'au site du maître d'ouvrage.

⁷ [Voir avis Ae n°2012-23 du 11 juillet 2012.](#)

international olympique, de même que le métro automatique Charles de Gaulle Express (CDG Express) et le prolongement de la ligne 14 vers le Nord, déclarés d'utilité publique⁸ ;

- de la densification du quartier d'affaires Paris Nord 2 et de la modernisation du musée de l'Air et de l'Espace du Bourget ;
- des études en cours, préalables à la réalisation du lien ferroviaire RER B – RER D (ou "barreau de Gonesse") et d'un nouveau terminal (T4) de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Les plans locaux d'urbanisme (PLU) du Blanc-Mesnil, de Dugny, Bonneuil-en-France, Gonesse, Aulnay-sous-Bois, Villepinte, Tremblay-en-France, et du Mesnil-Amelot ont fait l'objet d'une mise en compatibilité (MECDU)⁹. Le PLU de Gonesse¹⁰ a été révisé également pour prendre en compte la ZAC du Triangle de Gonesse, le 25 septembre 2017.

1.2 Contenu du projet

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par la SGP¹¹. La RATP sera gestionnaire de l'infrastructure¹².

La ligne 17 a pour objectif d'assurer la desserte des territoires du Bourget, du Triangle de Gonesse, du parc des expositions de Paris-Nord Villepinte et du Grand Roissy, en les reliant à la Plaine Saint-Denis, puis à Paris via la ligne 14 et à La Défense via la ligne 15. Le projet concerne directement dix communes des départements de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise.

Les aménagements déclarés d'utilité publique comprennent :

- une ligne d'environ 20 km majoritairement souterraine, à l'exception d'un tronçon aérien¹³ d'environ 5,4 km sur les communes de Gonesse, Villepinte et Tremblay-en-France et d'un tronçon terminal aérien d'environ 600 mètres sur la commune du Mesnil-Amelot ;

Le creusement de tous les tunnels débutera dès l'obtention de l'autorisation environnementale.

- six gares, dont deux de correspondance avec d'autres lignes existantes :
 - « Parc des expositions », avec le RER B ;
 - « Aéroport CDG T2 », avec le RER B, le CDG Val (métro automatique reliant entre eux les différents terminaux de l'aéroport Charles-de-Gaulle), le TGV, et le futur CDG Express.

Depuis la demande de déclaration d'utilité publique de la ligne 17, une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) a été créée entre la gare Villiers-le-Bel du RER D et la gare Parc des Expositions du RER B. La ligne 17 sera, en gare "Triangle de Gonesse", en correspondance avec cette ligne de bus. La future liaison ferrée RER B – RER D, inscrite au schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) et au contrat de plan État-Région

⁸ Voir avis Ae n°2016-06 du 6 avril 2016 et [arrêté modificatif d'utilité publique du 31 mars 2017](#) pour le premier et les [avis n°2011-73 du 23 novembre 2011](#), [n°2013-115 du 11 décembre 2013](#) et [n°2014-13 du 23 avril 2014](#) pour le second

⁹ Seules les mises en compatibilité des PLU d'Aulnay-sous-Bois et Villepinte ont fait l'objet d'une évaluation environnementale.

¹⁰ [Avis de l'Ae n°2017-22 du 26 avril 2017 sur le PLU de Gonesse](#)

¹¹ Société du Grand Paris, établissement public de l'Etat créé par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

¹² Article L.2142-3 du code des transports.

¹³ Un viaduc de 3,1 km traversera le Parc International des Expositions de Paris Nord Villepinte et la ZAC AéroliansParis.

(CPER) 2015–2020 comme "projet à long terme", sans confirmation à ce jour du principe de sa réalisation, aurait alors vocation à se substituer au BHNS.

Quatre de ces gares sont souterraines, dont celles des aéroports. La gare « Aéroport CDG T4 » serait réalisée dans une deuxième phase¹⁴ en coordination avec Aéroports de Paris (ADP) ;

- un centre d'exploitation situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse regroupant trois fonctions : site de maintenance et de remisage du matériel roulant (SMR), site de maintenance des infrastructures (SMI) et poste de commandement centralisé. Implanté sur certaines parcelles du site de l'ancienne usine Peugeot-Citroën (PSA), il sera commun aux lignes 16 et 17 du GPE ;
- les raccordements du site de maintenance aux lignes 16 et 17, souterrain pour la première et aérien pour la seconde ;
- quatorze ouvrages de sécurité (ouvrages annexes pour les accès de secours, ventilation/désenfumage), ainsi que l'ouvrage annexe OA 3801P assurant, à l'emplacement de la future gare « Aéroport CDG T4 » et dans l'attente de sa réalisation, des fonctions d'accès de secours et de désenfumage de l'arrière gare Aéroport Charles de Gaulle T2 et du tunnel ;
- cinq puits d'accès pour les tunneliers.

La mise en service de la section Le Bourget RER – Roissy est prévue dès 2024 alors que la mise en service de la section Roissy – Le Mesnil-Amelot est prévue à l'horizon 2030.

Selon le même raisonnement que celui que l'Ae avait développé dans son avis n°2015–78 du 2 décembre 2015, le contenu du projet n'est toujours pas correctement défini :

- au sens du code de l'environnement, le terminal T4 et la gare « Aéroport CDG T4 » pourraient être considérés comme un projet autonome, l'échéance de réalisation n'étant pour l'instant pas connue. Le maître d'ouvrage les a pris en compte dans l'évaluation socio-économique de la ligne 17 requise par le code des transports ; l'étude d'impact ne décrit que certains impacts liés à des premiers aménagements (voir § 2.2.3) ;
- le dossier fait désormais apparaître les emprises des bases travaux, ce qui n'était pas le cas de la demande de déclaration d'utilité publique. Pour l'Ae, elles font partie du projet et constituent même, au vu des informations apportées par cette actualisation, une modification significative : le dossier indique que la phase chantier affectera plus de 80 ha d'espaces ruraux et partiellement urbanisés, les ouvrages définitifs en affectant environ une vingtaine¹⁵, alors que l'étude d'impact initiale n'évaluait ces surfaces respectivement qu'à 38 et 7 ha, soit une augmentation de plus de 100 %. Les conséquences pour l'analyse des impacts sont commentées en partie 2 du présent avis ;
- l'Ae avait développé une argumentation complète, sur le fond et sur la forme, l'ayant conduite à recommander au maître d'ouvrage de préciser significativement le contenu du projet dans le secteur du Triangle de Gonesse.

Elle avait alors notamment constaté et constate de nouveau que :

¹⁴ Contrairement au dossier présenté à l'appui de la première demande, la décision de réalisation de la gare du Mesnil-Amelot n'est plus réservée à la décision de principe de la réalisation du terminal T4 de l'aéroport.

¹⁵ 81 ha dans la pièce B3 ou 95 ha dans la pièce C (demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau) pour la phase travaux ; 19 ha dans la pièce B3 ou 23 ha dans la pièce C en phase d'exploitation. Selon le contenu définitif du projet, ces chiffres devraient être mis en cohérence.

- le projet décrit dans l'étude d'impact n'est pas fonctionnel, en l'absence de pôle d'échange et de réseau viaire ;
- plusieurs options du projet résulteront de choix à faire à l'échelle du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse, dont les caractéristiques restaient alors à préciser et dont l'opportunité d'une composante importante (EuropaCity) restait à débattre. En dépit des incertitudes sur sa réalisation, le barreau de Gonesse est un autre équipement qui induit des conséquences importantes pour la définition du projet, en anticipant ses caractéristiques et en excluant les variantes incompatibles ;
- conformément aux dispositions du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), le projet urbain ainsi que certains aménagements nécessaires (boulevard intercommunal du Parisis) ne peuvent être réalisés qu'à la condition d'être desservis par un moyen de transports en commun lourd, ce qui requiert donc la création de la ligne et de la gare.

Le mémoire en réponse produit par le maître d'ouvrage pour l'enquête publique apportait quelques informations complémentaires cependant incomplètes sur cette question, qui n'ont été que partiellement intégrées à l'étude d'impact actualisée. Plus fondamentalement, l'approche retenue par l'étude d'impact renforce les interrogations alors soulevées par l'Ae, voire conforte son analyse selon laquelle le projet comporte tout ou partie de la ZAC du Triangle de Gonesse, les différents volets actualisés retenant, en l'état actuel du dossier, des informations soit contradictoires soit incomplètes. La partie II du présent avis se concentre ainsi sur les points majeurs qui, faute d'être rigoureusement traités dans l'étude d'impact, ne peuvent que conduire à la conclusion qu'elle est incomplète sur des points relatifs à des enjeux importants.

En particulier, depuis la première demande, la question de l'opportunité du projet EuropaCity a fait l'objet d'un débat public¹⁶, à la suite duquel la ZAC du Triangle de Gonesse a été créée. Le maître d'ouvrage d'EuropaCity a pris, le 9 décembre 2016, « *acte du compte-rendu et du bilan du débat public et [poursuivra le] projet EuropaCity, dans ses caractéristiques essentielles présentées au cours du débat public, en tenant compte des enseignements de ce dernier* ». Néanmoins, subsistent, à ce jour, de nombreuses incertitudes sur les évolutions apportées au projet, y compris sur sa poursuite.

L'Ae avait notamment souligné la nécessité d'envisager plusieurs scénarios si l'enquête publique devait intervenir avant que les suites du débat public ne soient connues, l'évaluation socio-économique de la ligne dépendant très étroitement de ces hypothèses. Dans le contexte actuel d'incertitude, l'Ae estime que cette question doit être impérativement clarifiée avant l'enquête publique préalable à son autorisation environnementale, tant les conséquences environnementales des différents scénarios possibles pourraient être différentes¹⁷. À ce stade, l'Ae n'a pas encore été saisie de l'étude d'impact actualisée de la ZAC du Triangle de Gonesse, en vue de son autorisation environnementale ou du dossier de réalisation de la ZAC.

Dans la suite de son avis n°2015-78 et tenant compte des procédures conduites jusqu'à ce jour, l'Ae recommande :

de prendre en compte, pour l'enquête publique, les procédures et décisions qui concernent la ZAC du Triangle de Gonesse, en particulier EuropaCity, en précisant en particulier si un scénario de réalisation de la ligne "sans la ZAC", "sans EuropaCity" ou avec l'un de ces projets

¹⁶ Du 15 mars au 13 juillet 2016. Voir <http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-europacity/>

¹⁷ Entre autres exemples, l'impact paysager serait significativement différent.

significativement modifié est envisagé ou non, et d'analyser dans l'étude d'impact les principaux scénarios possibles ;

en conséquence, de redéfinir clairement et de façon cohérente dans l'ensemble du dossier, le contenu du projet, dont le périmètre devrait, pour l'Ae, au moins comprendre l'ensemble des emprises des composantes et équipements décrits dans l'étude d'impact (notamment emprises chantiers, réseaux viaires et centre d'exploitation).

1.3 Procédures relatives au projet

Le présent dossier est présenté au titre de la procédure d'autorisation environnementale, incluant :

- la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, notamment pour les impacts du projet sur la gestion des eaux pluviales, les eaux souterraines, les prélèvements ou rejets liés au chantier ;
- la demande de dérogation à l'interdiction de perturbation, déplacement ou destruction d'habitats et d'individus d'espèces protégées¹⁸ ;
- l'autorisation de défrichement¹⁹.

L'article L. 181-7 du code de l'environnement permet au pétitionnaire de solliciter des autorisations environnementales distinctes lorsque son projet peut se décomposer en plusieurs tranches qu'elles soient simultanées ou successives²⁰. Le dossier ne porte ainsi pas sur la demande d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pour le centre d'exploitation situé à Aulnay-sous-Bois et Gonesse²¹.

Par ailleurs, le dossier présenté ne concerne pas non plus certaines autres procédures spécifiques comme :

- les demandes relatives à des travaux dans le périmètre de protection de monuments historiques (avis de l'architecte des bâtiments de France notamment) ;
- les demandes de permis de construire, notamment pour les gares.

La SGP étant sous tutelle du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES), l'Ae du CGEDD est l'autorité compétente en matière d'environnement pour émettre un avis sur ce projet.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Dans son avis Ae n°2015-78, l'Ae avait considéré que les principaux enjeux du projet concernaient :

- l'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse et l'incitation à une urbanisation diffuse au nord de l'aéroport de Roissy, consommatrices d'espaces naturels et agricoles, ces urbanisations étant selon le SDRIF conditionnées à l'autorisation d'un mode "lourd" de transport en commun. Ces développements urbains pourraient en outre avoir des impacts

¹⁸ Articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement.

¹⁹ Articles L. 341-1 et suivants et R. 341-1 et suivants du code forestier.

²⁰ Cette possibilité est soumise à la double condition que le découpage 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.

²¹ Il a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que la demande correspondante avait été déposée auprès des services compétents. Son instruction n'est pour l'instant pas engagée.

indirects potentiellement importants vis-à-vis de tous les enjeux (environnement, santé, mobilité...);

- la perturbation de l'écoulement des eaux souterraines, temporaire comme permanente, et son incidence sur les milieux naturels, notamment sur les plans d'eau du site Natura 2000 "Sites de Seine-Saint-Denis" ;
- le traitement, le transport par la route et le stockage provisoire et définitif de 4,8 millions de tonnes de déblais, dont 30 % pourraient être potentiellement pollués ;
- le passage en souterrain peu profond sous des zones urbanisées (décompression des sols et fissuration des bâtiments pendant les travaux, vibrations en exploitation) ;
- le bruit, d'une part en phase chantier et d'autre part en phase exploitation, dans un secteur déjà fortement exposé aux bruits routiers et aériens, le projet pouvant en outre conduire à accroître la population exposée ;
- le paysage, l'écoulement des eaux de ruissellement et la préservation des rares continuités écologiques, pour les parties aériennes du tracé.

Au vu du dossier actualisé, les enjeux relatifs aux conditions de gestion des eaux d'exhaure, tant vers le réseau hydrographique superficiel que vers les eaux souterraines, et les impacts induits par les emprises chantier constituent également des enjeux forts pour le projet.

2 Analyse de l'étude d'impact

En dépit de l'actualisation de quelques volets et de précisions importantes en réponse à plusieurs recommandations formulées par l'Ae dans son premier avis, l'analyse de l'étude d'impact présente, dans son ensemble, des lacunes importantes.

La plupart de ces lacunes reposent sur l'impossibilité de distinguer les composantes et les impacts de la ligne et de la ZAC du Triangle de Gonesse, dont le contenu, les modalités de réalisation et les mesures environnementales ne sont pas encore précisément connues. Ainsi, le dossier ne permet pas de comprendre à quel projet l'étude d'impact s'applique, alors que la ligne et la ZAC présentent dans leur ensemble de nombreux impacts significatifs : faute d'une délimitation précise de ce contenu, l'étude d'impact ne permet pas d'identifier clairement les impacts directs et indirects du projet, ni *a fortiori* les mesures pourtant nécessaires pour éviter, réduire et compenser les impacts résiduels, pourtant signalés par le dossier.

De même, l'interprétation de la notion d'impacts cumulés avec les autres projets connus, ainsi que leur analyse et les mesures nécessaires pour les éviter, les réduire ou les compenser, sont tout aussi délicates, tant que le contenu de ces autres projets ne peut être clairement distingué de celui-ci. C'est tout particulièrement le cas pour le reste de la ZAC du Triangle de Gonesse et, dans une moindre mesure, pour la ZAC Aérolians.

Par ailleurs, plusieurs volets importants apparaissent également incomplets sur le fond, dans l'attente d'informations non disponibles. L'Ae constate, dans ce contexte, que la durée de réalisation des études nécessaires aux demandes d'autorisations environnementales, notamment pour définir des mesures adaptées aux impacts analysés se révèle peu compatible avec le calendrier de la feuille de route ministérielle, qui a fixé la mise en service de la ligne 17 dès 2024. Outre ces questions de fond, le calendrier des procédures environnementales relatives aux

différents aménagements du Triangle de Gonesse présenterait un décalage de plusieurs mois par rapport à celles de la ligne 17. Pour l'Ae, ceci ne saurait justifier la présentation dans ce dossier d'éléments parcellaires, alors qu'au moins une synchronisation des procédures environnementales de la ligne 17 et de la ZAC du Triangle de Gonesse serait nécessaire.

C'est la raison pour laquelle, dans cette partie, l'Ae aborde, en premier lieu, les questions dont la résolution lui semble constituer un préalable nécessaire pour aborder de façon satisfaisante les différents volets de l'étude d'impact. Sans reprendre de façon exhaustive les recommandations de son premier avis, l'Ae analyse ensuite plusieurs questions de fond importantes, à résoudre pour définir le contenu de l'autorisation environnementale.

Au regard de l'importance des compléments à apporter, compte tenu de la jurisprudence²², une nouvelle actualisation de l'étude d'impact apparaît nécessaire. L'étude d'impact devrait alors être soumise de nouveau à l'Ae pour avis. Elle devrait également apporter des réponses aux autres recommandations de son avis n°2015-78.

2.1 Observations substantielles au regard de l'article R.122-5 du code de l'environnement

La pièce B2 du dossier localise de façon précise les emprises des aménagements qui avaient été décrits dans la demande de déclaration d'utilité publique. Sur six planches sont maintenant représentées les bases travaux. Le volet 4.1 de la pièce F ("Annexes") fournit par ailleurs le plan annexé à la déclaration d'utilité publique. L'emprise chantier de la gare du Triangle de Gonesse apparaît significativement plus large que le fuseau de la DUP ; selon le dossier, cette emprise occupera 22 hectares de terres agricoles.

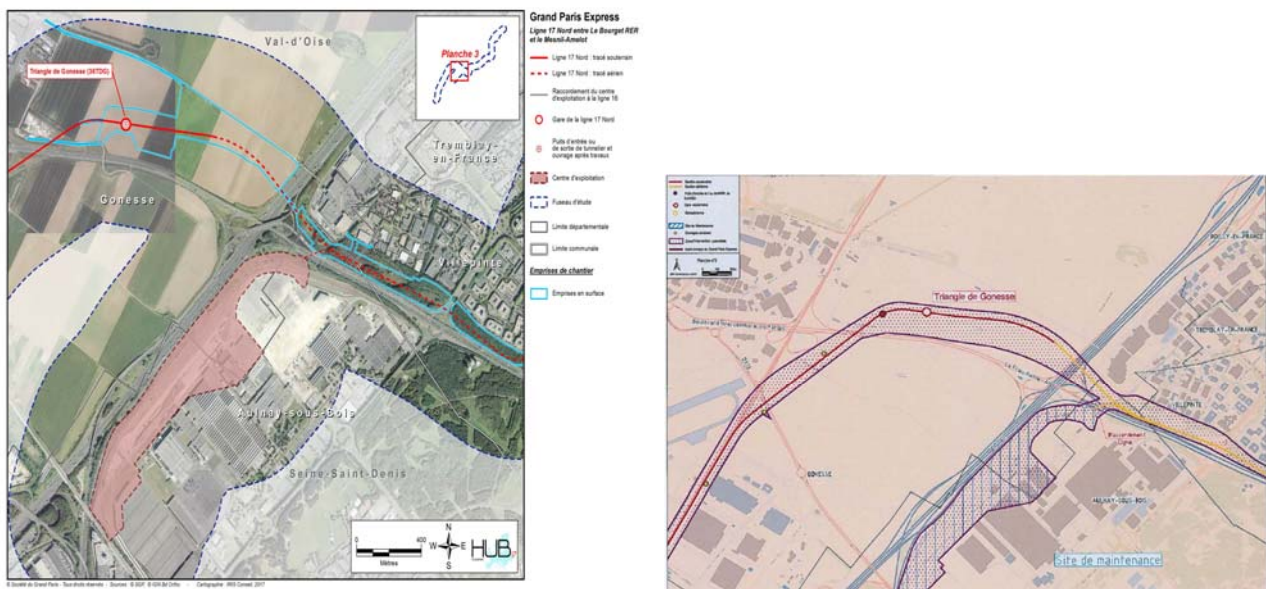


Figure 3 : à gauche, emprise travaux (secteur du Triangle de Gonesse) ; à droite, plan annexé à la DUP

²² Voir la décision n°392428 du Conseil d'État du 3 novembre 2016 ("La Compagnie du Vent"), qui tout en annulant le jugement d'une Cour administrative d'appel fondé sur la non présentation des éléments complémentaires pour nouvel avis d'autorité environnementale, a néanmoins précisé dans son considérant n°10 « qu'il n'en serait autrement que dans le cas où les éléments complémentaires produits par le pétitionnaire seraient destinés à combler des lacunes de l'étude d'impact d'une importance telle que l'autorité environnementale ne pouvait, en leur absence, rendre un avis sur la demande d'autorisation, en ce qui concerne ses effets sur l'environnement »

Le dossier ne prend pas en compte la plupart des impacts sur tout ce secteur : son analyse repose sur le fait que, depuis la DUP, la ZAC du Triangle de Gonesse a été créée et que « *la non pérennité des activités agricoles sur ce secteur est déjà avérée, l'impact du projet de la ligne 17 Nord sur la pédologie de ce secteur est donc faible* ». Le dossier développe un ensemble de raisonnements qui démontrent que la gare et une grande partie de la ZAC sont indissociables : soit les impacts de la ZAC sont pris en compte comme donnée de l'état initial pour la gare²³, ceci ne permettant pas de distinguer les impacts propres de la ligne de ceux de la ZAC ; soit la gare est présentée comme constituant l'aménagement initiateur de la ZAC²⁴, auquel cas tous ses impacts (et notamment ceux de sa base travaux) devraient être pris en compte par rapport à l'état initial constaté en 2015. Ainsi, l'analyse des impacts sur les sols se conclut par le fait que des mesures d'évitement et de réduction sont à prévoir – sans mentionner lesquelles –, ce qui est contradictoire avec l'affirmation reprise à plusieurs endroits dans le dossier selon laquelle les effets de la ligne 17 seraient faibles. Pour l'Ae, au regard de l'emprise chantier prévue, débordant du fuseau de la DUP, et des multiples citations du dossier, pour certaines reprises dans les notes 25 et 26, la ZAC est indissociable de la ligne 17.

Pour la plupart des autres enjeux (notamment le paysage, le bruit, les énergies renouvelables,...), l'analyse de l'étude d'impact ne spécifie pas les impacts propres de la ligne et de la gare²⁵ ; en complément, l'appréciation des impacts cumulés conduit au constat que plusieurs impacts de la gare et de la ZAC du Triangle de Gonesse sont forts ou modérés, mais ne comporte aucune

²³ « *La gare du Grand Paris Express constitue donc un pivot de ce territoire en devenir. Elle est entourée, au nord, par la future gare routière et les différents aménagements liés à l'intermodalité, au sud, par le projet EuropaCity, à l'ouest par le quartier d'affaires, à l'est, par le parc central* ». Les deux illustrations de la page 70 de la pièce B2 ne permettent pas d'imaginer la gare indépendamment de son pôle d'échanges, intégré dans un ensemble plus vaste, comme l'Ae le constate dans tous les dossiers de pôles d'échanges multimodaux dont elle est saisie.

« *L'aménagement de la ZAC Triangle de Gonesse comprendra la réalisation d'ouvrages de collecte de ses eaux pluviales (essentiellement des noues et fossés enherbés) et d'ouvrages de rétention pour leur régulation avant rejet au milieu naturel. Ces prescriptions sont cohérentes avec celles du projet de la Ligne 17 Nord sur ce même secteur. Cette décision ne préjuge cependant pas des choix pour le devenir des eaux pluviales de la future ZAC qui pourra décider de retenir une infiltration, décision basée sur une meilleure connaissance des contraintes environnementales (les investigations sont toujours en cours) ainsi que des emprises disponibles* » : selon cette présentation, le dossier ne comporte donc pas d'analyse des impacts de la gare, ni les mesures correspondantes, leur sort étant lié à ceux de la ZAC du Triangle de Gonesse.

« *L'environnement connaîtra d'importants remaniements pour les implantations des projets ZAC (Triangle de Gonesse, Tulipes, AéroliansParis, La Chapelle de Guivy), impliquant une modification du paysage, passant d'un paysage agricole à un paysage urbain de qualité* ».

« *En phase exploitation, la ZAC Triangle de Gonesse va induire une forte augmentation du nombre de déplacements quotidiens sur le territoire, estimés à près de 290 000 tous modes confondus pour un jour moyen. Le projet n'accueillera pas de logements, les déplacements générés seront donc majoritairement des flux d'échange entre le site et l'extérieur. La demande moyenne à l'heure de pointe du soir sera d'environ 33 500 personnes tous modes confondus.*

La Ligne 17 Nord, en permettant une meilleure accessibilité des habitants au Triangle de Gonesse et plus largement aux zones d'emplois du Grand Roissy, va encourager l'utilisation des transports en commun et éviter le recours à la voiture individuelle, proposant ainsi une alternative moins émettrice de gaz à effet de serre pour se rendre dans la ZAC Triangle de Gonesse ».

²⁴ « *À terme, la gare sera implantée au centre d'un grand projet d'aménagement : la ZAC du Triangle de Gonesse. Le démarrage des travaux de cette ZAC est prévu pour 2018, des premières livraisons intermédiaires pour 2020 et la livraison finale pour 2030. Le site est par conséquent en pleine mutation. La gare sera le premier élément construit de la nouvelle ZAC* ».

La figure de la page 304, illustrant l'impact paysager du "projet", compare la situation "aujourd'hui" et une fois le "projet terminé". Elle est commentée ainsi : « *Le pôle gare a vocation à devenir l'articulation entre espace paysager végétal et espace public minéral. Constituant la porte d'entrée du quartier, il sera un lieu vivant et animé, disposant de multiples sorties. L'impact est donc positif de par la mise en valeur du paysage perçu et vécu de sa requalification* ».

« *Le choix du tracé de la ligne 17 Nord, ainsi que la définition des emprises chantiers ont permis d'éviter plusieurs sites importants pour la reproduction des oiseaux dans la zone d'étude écologique : la friche industrielle du Triangle de Gonesse, qui abrite plusieurs espèces en milieux semi-ouverts* », ces milieux ayant vocation à être détruits par la ZAC.

²⁵ Ou l'étude d'impact est difficilement interprétable. Par exemple, la modélisation des niveaux de bruit en exploitation représente les valeurs calculées ainsi que le bâti projeté du Triangle de Gonesse, notamment sur la section aérienne. Plusieurs bâtiments d'activité sont ainsi affectés par des niveaux de bruit (LAeq) supérieurs à 68 dB (A). Le dossier conclut que « *au regard des critères réglementaires (antériorité et seuils), l'analyse des résultats montre que le projet de la ligne 17 Nord est conforme à la réglementation* ». La définition d'éventuelles mesures de protection est renvoyée au suivi en exploitation, sans que soit indiqué l'objectif qui sera recherché.

mesure d'évitement ou de réduction, la plupart des mesures à prévoir étant très vraisemblablement communes (Cf. traitement paysager ou exploitation des gisements d'énergies renouvelables, par exemple). Le dossier ne comporte donc aucun engagement du maître d'ouvrage et les mesures prévues pour la ZAC ne sont pas encore arrêtées. Aussi longtemps que le périmètre du projet ne sera pas clairement défini *a priori*, l'analyse de ses impacts restera significativement incomplète, en particulier en l'absence de mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation des impacts à l'échelle de l'ensemble du projet.

Par ailleurs, la demande de DUP ayant été soumise antérieurement au décret n°2016-1190 du 31 août 2016 relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensation en cas de prélèvement sur des terres agricoles, cette question n'était alors pas abordée selon ses dispositions. Dès lors que les surfaces des emprises chantier sur des emprises agricoles sont significativement supérieures au seuil au-delà duquel une telle étude préalable est nécessaire, celle-ci doit figurer au dossier, au risque d'une autre fragilité juridique. Le décret précisant notamment que « *lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions au sens du dernier alinéa du III de l'article L.122-1 du code de l'environnement, la surface [...] correspond à celle prélevée pour la réalisation de l'ensemble du projet* », cette étude devrait donc être fournie à l'échelle de l'ensemble du projet.

2.2 Principales recommandations de fond sur le contenu de l'étude d'impact

2.2.1 Analyse des variantes

Le dossier décrit les ajustements des travaux par rapport au dossier de DUP :

- déplacement du tracé au niveau de la ZAC du Triangle de Gonesse pour tenir compte de l'axe de la future voirie et pour se positionner sous des emprises publiques non construites, au niveau des OA 3502P et OA 3702P,
- déplacements des OA 3407, OA 3701P et OA 3801P en fonction des contraintes et disponibilités foncières.

Néanmoins, le dossier ne contient plus les éléments relatifs à la justification du tracé retenu.

Afin de répondre à l'objectif de mise en service de la ligne pour 2024, une hypothèse à quatre tunneliers²⁶ utilisant cinq puits d'entrée a été adoptée : deux puits pour le tunnel sud (OA 3502P et gare Triangle de Gonesse) et trois puits, dont deux utilisés successivement par le même tunnelier, pour le tunnel nord (tranchée Tremblay-en-France, OA 3702P et tranchée gare Le Mesnil-Amelot). Cette organisation conduit ainsi à l'augmentation des installations de chantier et de leurs emprises qui n'étaient pas programmées dans l'étude d'impact initiale.

L'Ae recommande de :

- ***compléter le dossier par les éléments, présentés lors de la DUP, de justification du fuseau de la ligne 17,***
- ***justifier la modification significative de l'organisation des travaux depuis la demande de DUP.***

²⁶ Le dossier de DUP ne prévoyait que deux tunneliers, depuis Le Mesnil-Amelot et le Triangle de Gonesse.

Le dossier mentionne l'étude par la SGP :

- de variantes de tracé pour la partie aérienne, entre le franchissement de l'A1 et le parc des expositions, selon des scénarios de coexistence de la ligne 17 et du projet de barreau de Gonesse,
- de différents scénarios pour les gares, en fonction des articulations possibles avec les aménageurs des sites desservis (le Bourget Aéroport), des modalités d'accessibilité (T2, Le Mesnil-Amelot) ou de développement de projets connexes au-dessus des gares (Triangle de Gonesse).

La plupart des analyses de variantes ne s'intéressent qu'aux différences de fonctionnalités entre les variantes, en privilégiant en outre les options prévoyant à terme la réalisation du barreau de Gonesse, sans prise en compte de critères environnementaux. L'absence de démarche d'évitement ressort plus particulièrement pour les aménagements prévus sur la commune du Mesnil-Amelot : le positionnement de l'arrière gare devrait conduire à la fermeture d'une pépinière, secteur identifié comme habitat de l'Oedicnème criard, alors que cet impact reste un des principaux impacts résiduels appréciés par le maître d'ouvrage comme modérés²⁷ même si une mesure de compensation est envisagée ; de même, les autres principaux impacts sur les milieux naturels sont imputables à l'emprise chantier déportée n°1, convenue entre la SGP et ADP, sans présentation dans le dossier d'une recherche d'alternative pourtant requise dans l'hypothèse d'une demande de dérogation relative aux espèces protégées.

L'Ae recommande d'expliciter :

- ***les scénarios de tracé proposés le long de l'A104, pour la ligne 17 et pour le barreau de Gonesse, et les raisons, notamment environnementales du tracé retenu pour la ligne 17,***
- ***pour les gares et les emprises chantiers, les éléments ayant conduit aux scénarios et aux choix des solutions retenus, notamment au regard des critères environnementaux (biodiversité, paysage, ressources naturelles, risques, pollution des sols, etc.), de coûts, et de délais, au-delà des seuls des critères de fonctionnalités techniques.***

2.2.2 Centre d'exploitation d'Aulnay-sous-Bois

Même si le maître d'ouvrage a fait le choix de présenter à part une demande d'autorisation environnementale pour le centre d'exploitation d'Aulnay-sous-Bois (voir §1.3), l'étude d'impact devrait intégrer les actualisations qui le concernent (sachant que c'est cette étude d'impact qui a vocation à prendre en compte tous ses impacts, y compris ceux qui concernent son lien avec la ligne 16²⁸). A ce stade, elle ne comporte que quelques informations sur la pollution du site dans l'état initial, ayant vocation à être traitée par le précédent exploitant (Peugeot SA) sous le contrôle de l'inspection des installations classées²⁹, mais reste silencieuse sur la plupart des impacts (et tout particulièrement sur les consommations énergétiques, y compris l'éventuelle production d'énergies renouvelables). La demande d'autorisation environnementale (volet ICPE principalement) ayant été récemment déposée, l'étude d'impact de la ligne 17 doit donc pouvoir être actualisée

²⁷ Liste rouge régionale des oiseaux nicheurs d'Ile de France, 2012.

²⁸ [Voir avis 2016-92 du 7 décembre 2016.](#)

²⁹ Ce que les rapporteurs ont pu constater le jour de leur visite

avec les éléments de ce dossier, y compris la justification de l'emprise retenue, au regard des autres projets connus ou annoncés sur le site.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact, à l'occasion de son actualisation, avec les éléments constitutifs du dossier de demande d'autorisation environnementale du centre d'exploitation.

2.2.2 Gestion des eaux d'exhaure et des eaux pluviales

La ligne 17 nécessite pour sa construction ou son exploitation des prélèvements d'eau (pompage du fond de fouille et mise sous pression du tunnel pour la première, collecte des eaux d'infiltration pour la seconde). Les volumes maximaux de prélèvement en nappe en phase chantier sont estimés à 6,9 millions de m³ : 3,9 pour les gares (dont 3,2 pour la seule gare Le Bourget Aéroport), deux pour le creusement des tunnels et un pour les ouvrages annexes.

De façon générale, les modalités de gestion de ces volumes d'eau importants restent imprécises et encore hypothétiques, ce qui apparaît préoccupant au stade d'une demande d'autorisation environnementale.

Tout d'abord, le dossier affiche que le « *principe de réinjection totale ou partielle vers la nappe est retenu en qualité de solution prioritaire, partout où cette solution s'avèrera réalisable* ». Pourtant, selon le volet B3, les eaux d'exhaure seront majoritairement dirigées vers les réseaux d'assainissement, pluviaux ou unitaires, pour un volume d'environ 6,5 millions de m³. Selon le maître d'ouvrage, il s'agit de prévoir la situation, à titre conservatoire, où la réinjection ne pourrait finalement pas être retenue. Le dossier mentionne, pages 85 et suivantes du volet B3, que les conventions de rejet vers les réseaux restent « à prévoir », ce qui a été confirmé aux rapporteurs le jour de leur visite.

Le dossier précise également que « *cette solution [de réinjection totale ou partielle vers la nappe] sera privilégiée dès que sa faisabilité effective pourra être validée* ». Le dossier ne précise pas les moyens qui seront mis en œuvre pour confirmer cette faisabilité, alors que la disposition D7.123 du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie (SDAGE) réserve la nappe de l'Yprésien à l'eau potable et aux usages industriels nécessitant une telle qualité d'eau.

Pour ne pas modifier les équilibres quantitatifs, le dossier prévoit que les différentes réinjections se feront dans les nappes prélevées. Pour la bonne compréhension du lecteur, les correspondances des noms utilisés pour les ressources prélevées et rejetées inscrites au tableau page 166 du volet B3 devront être corrigées avant l'enquête publique.

De plus, les modalités envisagées de traitement qualitatif des eaux d'exhaure en vue de leur réinjection en nappe ne sont pas précisées. Elles devront être compatibles avec l'arrêté du 17 juillet 2009 relatif « aux mesures de prévention ou de limitation des introductions de polluants dans les eaux souterraines » notamment du fait de l'utilisation par les tunneliers de lubrifiants et autres produits nécessaires à leur fonctionnement.

Le maître d'ouvrage s'engage à fournir des compléments d'information ultérieurement, notamment par le biais de porter à connaissance. Les différentes autorisations de rejet ne semblent pourtant pas pouvoir être accordées en l'absence de ces informations.

La question de la gestion des eaux d'exhaure sur la plateforme aéroportuaire d'ADP soulève en outre des difficultés spécifiques. La carte page 105 du volet B3 fait apparaître un risque quasi généralisé de pollutions ou de désordres des sols et sous-sols ce qui rend improbable l'option d'infiltration, et la conclusion de l'annexe 6 du volet F mentionne les difficultés actuelles pour ADP de gérer les eaux pluviales dans le cadre de son arrêté 08/DAIDD/E/049, ce qui ne semble pas compatible avec la collecte d'effluents supplémentaires.

L'Ae recommande de :

- ***clarifier dès l'enquête publique en vue de l'obtention de l'autorisation environnementale les volumes, la qualité et les points de réinjection des eaux d'exhaure dans les nappes, en cohérence avec la disposition D7.123 du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie,***
- ***justifier l'impossibilité d'éviter les rejets dans des réseaux d'assainissement unitaires et proposer en lien avec leurs gestionnaires des modalités de réduction des rejets directs dans le milieu naturel,***
- ***garantir que les réseaux d'assainissement identifiés seront en capacité de traiter le volume maximal estimé d'eaux pompées pendant le creusement du projet, notamment sur la plateforme aéroportuaire,***
- ***préciser les éventuelles altérations de la qualité des eaux dues aux procédés de constructions et les mesures correctives.***

Les impacts sur les eaux de surface sont analysés conjointement pour la phase travaux et pour la phase exploitation. Le dossier prévoit la transparence hydraulique des ouvrages vis-à-vis des eaux de pluie en phase d'exploitation. La gestion des eaux pluviales le long de la ligne 17 requiert différents bassins de régulation, construits, en lien avec les demandes des gestionnaires de réseaux, pour des événements de période de retour comprise entre 10 ans et 100 ans et des débits spécifiques de fuite compris entre 0,4 et 10 l/s/ha. Il ressort de l'analyse des impacts que les bassins nécessiteront des durées de vidange comprises entre 36 et 617 heures (environ entre 150 et 250 heures environ dans le secteur de Gonesse, et au-delà de 400 heures dans le secteur de la ZAC Aériolians, autour de 100 heures dans le secteur du Mesnil Amelot), soit de plusieurs jours à plusieurs semaines. En cas d'événements pluvieux rapprochés, les eaux pourraient se déverser plus vite qu'envisagé vers le réseau de collecte, voire aux alentours de l'ouvrage de régulation et potentiellement créer des désordres.

L'Ae recommande de vérifier l'adéquation des ouvrages proposés avec les objectifs de protection des milieux naturels, y compris la prévention des inondations et de l'érosion lié au ruissellement, notamment lorsque leurs rejets sont envisagés dans des réseaux unitaires, voir de les redimensionner.

2.2.3 Milieux naturels

Dans l'ensemble, l'analyse des impacts sur les milieux naturels a été substantiellement complétée, y compris l'évaluation des incidences Natura 2000³⁰. Compte tenu des risques d'abaissement du

³⁰ 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

niveau des plans d'eau des parcs Georges Valbon et du Sausset du fait des pompages dans la nappe pendant les creusements des lignes 16 et 17, susceptibles d'affecter les populations d'oiseaux Blongios nain et Butor étoilé, elle prévoit une mesure de soutien hydrique de ce niveau au-dessus de seuils définis, depuis un pompage en nappe à partir d'un forage profond, faute de mesures d'évitement ou de réduction alternatives.

Néanmoins, l'extension de plusieurs emprises de chantier conduit à affecter de nouveaux secteurs sensibles sur le plan environnemental. Par ailleurs, l'indétermination du contenu du projet amène, comme pour d'autres enjeux, à s'interroger sur l'extension de la zone d'étude et le traitement des impacts cumulés.

Comme l'Ae l'avait alors souligné dans son avis n°2015-78, deux corridors écologiques, qualifiés de "continuité écologique d'intérêt en contexte urbain" dans le schéma régional de cohérence écologique d'Ile-de-France, sont mentionnés dans le fuseau d'étude : le long de l'A104³¹, et à travers Paris Nord et la ZAC Aérolians. Les deux corridors doivent permettre la connexion du parc du Sausset avec les autres réservoirs de biodiversité : à l'ouest, vers le Triangle de Gonesse et au nord, vers les milieux boisés du Mesnil-Amelot.

Le dossier mentionne que « *le corridor écologique concerné par la L17N dans le secteur de Paris-Nord présente une fonctionnalité dégradée. Il ne permet en effet pas la circulation de la faune terrestre du fait de son enclavement entre des voiries à grande circulation. Pour la faune volante, la fonctionnalité est dégradée du fait de la largeur des brèches (RN104 au Sud, A1 à l'ouest) et de la densité du trafic de jour comme de nuit sur ces voiries. De plus, la continuité n'est pas assurée à l'ouest en raison de la présence d'un secteur agricole totalement ouvert* »³². En outre, le tracé retenu pour la ligne 17 anticipe la création du barreau de Gonesse sur une emprise parallèle, que le dossier prévoit d'utiliser comme fossé de récupération des eaux pluviales. Les créations des ZAC du Triangle de Gonesse à l'ouest et de la ZAC Aérolians au nord constituent des dégradations complémentaires programmées. En réponse à une demande de compléments des services de l'État, le dossier décrit, comme mesure de réduction « *le maintien d'une continuité boisée en parallèle de la francilienne sur la quasi-totalité du secteur. Le maintien de cette frange arborée aura pour effet de maintenir un repère dans le paysage qui permettra aux oiseaux et chauves-souris de s'orienter lors du franchissement des grands axes routiers. Cette frange arborée permettra également aux espèces tel que le hérisson et l'écureuil de se déplacer dans cette continuité boisée au nord de l'A 104* ».

Les mesures prévues par le dossier ne semblent pas, à elles seules garantir la pérennité de la reconstitution des continuités écologiques avec le parc du Sausset, au risque de rendre irréversible la fragmentation de cet habitat et plus globalement la perte d'une des trames vertes résiduelles d'Ile-de-France, en contexte urbain, pour les oiseaux et les chiroptères. Ces continuités dépendent en outre du traitement de cet enjeu par les deux ZAC et, à plus long terme, par le barreau de Gonesse. L'étude d'impact actualisée devrait prévoir une stratégie appropriée, à l'échelle du projet redéfini, en tenant compte des impacts des autres projets connus.

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).

³¹ Dans le SRCE, la continuité est répertoriée, au sein du site PSA artificialisé, Les inventaires mettent plutôt en évidence des espèces à enjeu au nord de l'A104.

³² L'étude d'impact minimise en outre sa fonctionnalité pour des motifs peu recevables : « *L'impact est toutefois jugé modéré en raison du caractère relictuel et artificiel des boisements présents sur la zone d'étude, souvent constitués d'espèces invasives (Robinier faux-acacia), ainsi que de la proximité du Parc départemental du Sausset* », argument qui concerne peu l'avifaune.

Le dossier identifie également une zone humide non fonctionnelle de 220 m² au nord de la ZAC Aériolians à l'entrée du tunnel du nord de la ligne. Le dossier propose de la compenser par la création d'une zone humide alimentée par la noue de gestion des eaux pluviales de la section aérienne dans le secteur de Paris-Nord (entre l'A104 et la zone d'activité de Paris-Nord) qui, selon le dossier, doit permettre une diversification écologique de ce site. Il semble que la pérennité de cette compensation pourrait également être compromise par la réalisation du projet de barreau de Gonesse.

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage de tous les projets concernés de définir préalablement une stratégie de restauration pérenne des zones humides et des continuités écologiques reliant le parc du Sausset aux autres réservoirs de biodiversité, notamment pour les différentes populations d'oiseaux et de chiroptères.

En ce qui concerne la compensation de l'habitat de l'OEdicnème criard, le dossier précise qu'un site, propriété de SNCF Réseau a été identifié aux « Monts Gardés » sur la commune de Claye-Souilly. Ce site de forme triangulaire de 11 ha est bordé à l'ouest par la LGV Est européenne, au sud par la ligne TGV Paris Lyon et à l'est par l'interconnexion entre les deux LGV, alors que ce type d'infrastructures est réputé être source de dérangement sur des largeurs significatives de part et d'autre de leur axe. Le volet D du dossier précise que le site accueille déjà un projet expérimental de recherche sur les pratiques d'agroforesterie et de permaculture (dans le cadre d'une autorisation d'occupation temporaire précaire et révocable). Le dossier ne précise pas les gains escomptés de la mesure compensatoire.

L'Ae recommande de justifier le choix des mesures de compensation notamment au regard d'une part de leur efficacité et de leur pérennité et d'autre part de l'additionnalité aux mesures de restauration en cours.

2.2.4 Développement de l'urbanisation et consommation d'espace

Sans changement par rapport à l'étude d'impact initiale, ce volet s'appuie exclusivement sur des orientations générales³³ et sur l'analyse des impacts globaux du réseau du Grand Paris express à l'échelle de l'Île-de-France, sans développer d'approche spécifique à ce tronçon qui, comme la ligne 18, est le préalable à plusieurs programmes de développement urbain de grande ampleur – et pas uniquement, comme le mentionnait le mémoire en réponse de façon indifférenciée pour l'ensemble de la ligne, « *le confortement d'opérations urbaines déjà engagées par l'action de l'État permettant une urbanisation maîtrisée et plus dense* ». Le même mémoire, en réponse à la recommandation correspondante, qui visait plus particulièrement les secteurs non encore urbanisés (Triangle de Gonesse et Le Mesnil-Amelot), renvoyait alors à une carte localisant les projets pris en compte pour l'appréciation des effets cumulés. Cette carte, reprise dans l'étude d'impact actualisée, mentionne des nouveaux secteurs qui n'étaient pas mentionnés, notamment au nord-est de l'aéroport de Roissy.

L'étude d'impact devrait analyser, parmi les projets prévus, notamment dans les contrats de développement territorial, ceux qui ne peuvent pas être créés sans la ligne ou qui ont émergé à la

³³ « Sous réserve de mesures d'accompagnement adaptées, la mise en service du projet est en mesure de stimuler une densification supplémentaire sur les territoires à proximité des gares (rayon de 500 mètres) de la ligne 17 Nord, permettant la préservation de 202 ha de l'urbanisation nouvelle à l'horizon 2030 par rapport à la situation sans projet », alors même que la ZAC du Triangle de Gonesse ne prévoit aucun logement, notamment compte tenu des contraintes aéronautiques.

suite de sa DUP. L'absence d'évaluation de ces développements urbains induits ne permet donc toujours pas de prendre en compte les impacts indirects du projet³⁴.

L'Ae réitère ses recommandations de l'avis Ae n°2015-78 d'évaluer précisément l'ensemble des effets du projet sur l'urbanisation et la consommation d'espace, ainsi que les effets indirects de ce développement de l'urbanisation.

2.2.5 Gestion des déblais

L'étude d'impact actualisée précise les volumes des déblais par site. Les volumes globaux sont les mêmes que ceux de l'étude d'impact initiale (2,4 millions de m³) ; ils ont été affinés site par site. Le dossier comporte dans, son volet F, « le schéma de gestion et de valorisation des déchets » de juin 2017 qui présente la politique de la SGP (sondages, outil de traçabilité, labellisation d'exutoires, etc.) mais ne comporte pas d'actualisation du schéma directeur des déblais de la ligne 17³⁵.

L'utilisation du mode d'évacuation exclusivement routier est confirmée par le dossier : « *Malgré la volonté de la Société du Grand Paris de recourir au transport alternatif, l'évacuation par voie routière apparaît la plus pertinente pour la Ligne 17 Nord du fait de la localisation des bases chantiers (absence de plateforme de transbordement ferroviaire ou fluviale utilisables à proximité)* » et « *que de nombreux exutoires sont disponibles dans un périmètre proche (moins de 20 km) et légèrement plus éloigné (moins de 40 km)* ».

Néanmoins, l'étude d'impact actualisée ne répond pas à la recommandation de l'Ae « *d'évaluer dans l'étude d'impact l'ensemble des impacts correspondants (traitement, stockage provisoire et définitif, disponibilités correspondantes, transport, coût)* ». Selon les indications apportées par le maître d'ouvrage lors de la visite des rapporteurs, le mode de gestion des déblais découlerait des clauses des marchés de travaux, les entreprises retenues devant avoir le libre choix des modes d'évacuation et des exutoires (*les exploitants d'exutoires s'engagent à respecter les règles de gestion de la Société du Grand Paris reprises dans une « charte de bonnes pratiques »*³⁶). Ceci conduit l'Ae à s'interroger sur la crédibilité des informations du schéma directeur de gestion des déblais, tout comme sur celle des exemples de valorisation cités dans le dossier, comme elle l'a fait pour deux autres dossiers récents³⁷.

Ainsi, le dossier ne précise toujours pas les modalités de caractérisation, de gestion et de stockage de ces déblais en attente d'acheminement³⁸. Il n'est pas possible de localiser les impacts correspondants, notamment ceux liés au trafic, au bruit de ces opérations et aux transports des déblais. Les modalités d'acheminement sont également incertaines, ainsi que les capacités à

³⁴ Certains de ces impacts pourraient être des impacts directs, ce qui dépend, là également, étroitement de la définition du contenu du projet.

³⁵ Le schéma de gestion et de valorisation des déchets renvoie vers le « Schéma directeur d'évacuation des déblais » de la DUP (document daté « Hiver 2015-2016 »).

³⁶ En matière de gestion et d'élimination de déchets, le fait qu'un prestataire s'engage à respecter ces clauses contractuelles n'exonère pas le maître d'ouvrage, producteur du déchet, de maîtriser les impacts correspondants à l'échelle du projet, que ce soit en termes de volumes à évacuer ou en terme d'acceptabilité par les différentes filières d'élimination.

³⁷ Voir avis Ae n°2017-57 et n°2017-78

³⁸ L'étude d'impact actualisée entérinant un nombre plus important d'emprises chantier accueillant ces dépôts temporaires.

accueillir dans un périmètre acceptable en vue de leur traitement les déchets pollués ou non valorisables³⁹.

L'Ae réitère sa recommandation d'explicitier comment est assurée la cohérence entre les principes retenus dans le schéma de gestion et de valorisation des déchets, le schéma directeur de gestion des déblais de la ligne 17 et les marchés de travaux, notamment en ce qui concerne les modalités d'acheminement et d'élimination dans les différents exutoires, ainsi que les risques éventuels de saturation de ces exutoires, notamment pour les déchets pollués ou les déchets inertes susceptibles de bénéficier de modalités de gestion dérogatoires.

2.2.6 Analyse des impacts cumulés

Le chapitre correspondant identifie l'ensemble des projets susceptibles de présenter des impacts cumulés avec la ligne 17. Dans la version initiale de l'étude d'impact, selon la réglementation antérieure, l'analyse des impacts cumulés et l'appréciation des impacts du programme du Grand Paris express avaient été traités séparément. Dans l'étude d'impact actualisée, la ligne 16 n'est pas prise en compte pour la totalité des impacts cumulés (à l'exception de l'évaluation des incidences Natura 2000).

L'Ae recommande de rajouter la ligne 16 du Grand Paris express dans la liste des projets susceptibles de présenter des impacts cumulés avec le projet.

Ce chapitre ne fournit qu'une analyse qualitative des impacts avec les autres projets. Il ne rappelle pas les mesures prévues, voire prescrites pour les projets autorisés, n'explique pas celles prévues pour la ligne 17 et ne comporte aucune mesure d'évitement, de réduction et de compensation, même lorsqu'il conclut que les impacts cumulés sont forts ou modérés (par exemple, avec la ZAC Aérolians, outre la ZAC du Triangle de Gonesse). D'ailleurs, le chapitre correspondant s'intitule à tort "appréciation des impacts cumulés", ce qui explique probablement à la fois cette approche qualitative et l'absence de conséquence tirée de cette appréciation.

L'Ae recommande de quantifier les impacts cumulés du projet contenant la ligne 17 avec tous les autres projets connus et de prévoir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, prenant en compte les mesures déjà prescrites.

2.3 Suivi des mesures et de leurs effets

Comme dans l'étude d'impact initiale, les modalités de suivi des mesures prévues et du suivi de leurs effets ne font pas l'objet d'une analyse particulière dans le dossier⁴⁰. L'Ae rappelle que c'est une obligation prévue par l'article R.122-5 du code de l'environnement, particulièrement justifiée pour un projet aussi complexe. Les articles L. 125-8 et R. 125-37 du code de l'environnement laissent en outre la possibilité au préfet de département de créer une instance de suivi des

³⁹ Un guide établi par l'État en 2017, à destination de la SGP et des exploitants d'installation de stockage, relatif à l'acceptation des déblais et des terres excavées du Grand Paris express rappelle les principes généraux de gestion des déchets, ainsi que les dispositions de l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014 qui stipulent que « les valeurs limites à respecter par les déchets inertes peuvent être adaptées par arrêté préfectoral. Cette adaptation pourra notamment être utilisée pour permettre le stockage des déchets dont la composition correspond au fond géochimique local ». Le dossier ne fournit donc aucune indication sur les volumes de déchets concernés, ni les éventuels exutoires bénéficiant d'une telle dérogation, ni a fortiori les impacts spécifiques éventuels de certains déblais au regard de leur composition physico-chimique.

⁴⁰ Chaque mesure étant listée dans un paragraphe « SYNTHÈSE DES IMPACTS, DES MESURES ET DE LEURS COÛTS ASSOCIÉS »

mesures environnementales. Au regard de l'imbrication forte entre différents projets, un suivi coordonné apparaîtrait de surcroît souhaitable.

La demande de dérogation à la protection des espèces protégées (volet D) contient des mesures plus précises, avec mention des localisations des observations, des indicateurs et des durées de suivi pour l'avifaune et les insectes (orthoptères) le long de la ligne 17. Elle précise néanmoins que la SGP fera élaborer des plans de gestion⁴¹ qui « seront finalisés à l'été 2018 » (donc eux aussi absents de l'étude d'impact et de la demande d'une autorisation environnementale) pour les sites du parc de Noisiel et de de la Montagne de Chelles gérés par la communauté d'agglomération Paris-Vallée de la Marne (CA-PVM) pressentis pour les compensations en faveur des espèces des milieux boisés et des espèces des milieux semi-ouverts. Rien n'est mentionné pour la compensation de la destruction de l'habitat de l'Œdicnème criard. Ce raisonnement vaut également pour le maintien de la continuité de la trame verte.

L'Ae rappelle que l'article L. 110-1 du code de l'environnement, tel qu'il résulte de la loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la re-conquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, prévoit que le « *principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement [...] doit viser un objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire tendre vers un gain de biodiversité* ».

L'Ae recommande de prévoir des modalités de suivi afin de pouvoir apprécier le degré d'atteinte des objectifs de non atteinte à l'environnement et d'absence de perte nette de biodiversité, voire de gain de biodiversité et d'adapter le cas échéant les mesures en conséquences.

2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté en pièce B4. La longueur du document (près de 300 pages) répond imparfaitement à la notion de résumé et, en conséquence, ne facilite pas une prise de connaissance rapide des enjeux de l'étude d'impact, même si des documents cartographiques bienvenus, présentés par commune en fin de document, synthétisent les enjeux, les impacts et les mesures.

L'Ae note à nouveau l'absence d'éléments sur la définition du contenu du projet et le caractère toujours très succinct de la présentation des effets cumulés (trois pages), ce qui est très nettement disproportionné compte tenu des enjeux correspondants. L'actualisation de l'étude d'impact devrait donc conduire à reprendre en profondeur le résumé non technique.

L'Ae recommande à l'occasion de l'actualisation de l'étude d'impact de reprendre en profondeur le résumé non technique.

⁴¹ Les plans de gestion comprendront entre autre l'élaboration d'un programme d'intervention sur 30 ans (révisé à 5 ans) et la définition des indicateurs et des modalités et protocoles de suivi de la gestion. Ce dispositif sera évalué tous les 5 ans et révisé en fonction des résultats écologiques attendus et obtenus.