

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	GRAND PARIS-RESEAU DE TRANSPORT-LIGNE 15 SUD-II
Numéro du projet :	20170236
Pays :	France
Description du projet :	Cette nouvelle opération a pour objectif d'augmenter la participation de la Banque au financement du projet approuvé en 2014 (opération 2013-0613) qui comprend la construction d'une ligne de métro automatique de grande capacité sur 33 km entre Pont de Sèvres et Noisy Champs avec 16 gares ainsi que deux sites de maintenance.
EIE exigée :	oui
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	oui

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

- Evaluation d'impact environnemental (EIE) : comme indiqué lors de l'instruction initiale du projet en 2014, le projet relève de l'Annexe II de la Directive 2011/92/EU. Il a été soumis à une évaluation d'impact environnemental dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Il a obtenu l'avis délibéré de l'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) le 10 juillet 2013 et a été déclaré d'utilité publique le 24 décembre 2014.
Après l'instruction initiale, le projet a été soumis à différentes procédures réglementaires pour obtenir les autorisations requises préalablement au démarrage des travaux (autorisation dite loi sur l'eau « LSE », dérogation aux dispositions relatives à la protection des espèces protégées, autorisation de défrichage...). Le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau comprenant la mise à jour de l'étude d'impact globale de la ligne 15 Sud a été soumis à l'autorité environnementale du CGEDD qui a rendu son avis le 23 septembre 2015. L'autorisation a été délivrée le 1^{er} avril 2016 par arrêté interpréfectoral. Par ailleurs un dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées a été déposé pour certains sites. Le Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) a rendu un avis favorable le 14 décembre 2015 et l'arrêté interpréfectoral a été rendu le 19 février 2016.

¹ Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans le projet de méthodologie de la BEI mise en place pour évaluer l'empreinte carbone, pour autant que les émissions estimées dépassent les seuils fixés dans la méthodologie, à savoir plus de 100 000 tonnes de CO₂e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.

Luxembourg, 18.07.2017

- Evaluation stratégique environnementale (ESE) : comme indiqué lors de l'instruction initiale du projet en 2014, le projet de la ligne 15 Sud s'inscrit dans le programme du réseau de transport public du Grand Paris ou « Grand Paris Express (GPE) » qui prévoit la création d'environ 200 km de lignes nouvelles a fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale en 2010-2011.
- Localisation et impacts sur zones Natura 2000 et sur la biodiversité : comme indiqué lors de l'instruction initiale du projet en 2014, le tracé du projet se situe en dehors de tout périmètre de site Natura 2000. Les sites les plus proches de la ligne 15 Sud sont : le site FR1112013, à environ 1,2 km de la gare de Noisy-Champs et le site FR1100819, localisé à environ 5,6 km de cette même gare. Les études ont démontré l'absence d'incidences du projet de la nouvelle ligne de métro sur ces sites. De manière plus globale, l'étude d'incidences menée dans le cadre de l'ESE du programme du GPE a permis de conclure à l'absence d'impacts significatifs sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 de la région Ile-de-France.

Par ailleurs, l'EIE du projet ligne 15 Sud a identifié que certains ouvrages localisés au niveau de sites présentant des enjeux écologiques sont susceptibles d'entraîner des impacts sur des espèces protégées. À ce titre, des mesures d'évitement et de réduction ont été proposées. Elles ont été présentées dans le dossier de demande de dérogation aux dispositions relatives à la protection de ces espèces (Article 16 de la Directive Habitats et de l'Article 9.1.c de la Directive Oiseaux). Le Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) a rendu un avis favorable le 14 décembre 2015. Les autres services de l'Etat ont aussi confirmé que les impacts résiduels sont mineurs et que les mesures prévues sont adaptées.

- Impacts pendant la phase de chantier : comme indiqué lors de l'instruction de 2014, le déroulement des chantiers sera susceptible d'entraîner des impacts (bruit, vibrations, impacts sur la piézométrie et la qualité des eaux souterraines, impact sur la gestion des eaux pluviales) à caractère temporaire qui seront atténués par de bonnes pratiques de chantier, cadrées par la charte « environnement des chantiers ». Des mesures spécifiques seront ainsi mises en œuvre entre autres la pose de palissades de chantier anti-bruit et l'adaptation des horaires de chantier.

La création des nouvelles gares ainsi que le creusement du tunnel générera un volume de déblais conséquent (de l'ordre de 6 millions de m³ pour toute la ligne) avec les problématiques associées pour leur évacuation et leur stockage. Afin de minimiser ces impacts, la Société du Grand Paris a élaboré un schéma de gestion et de valorisation des déblais qui vise à assurer une gestion adaptée de ces déblais et fixe un certain nombre d'exigences : utilisation des modes de transport alternatif, développement des filières de valorisation. Cette démarche a permis d'identifier les sites de stockage et de réaménagement, ainsi que les modes de transport envisageables. Par exemple, 20% des déblais engendrés par les chantiers seront évacués par voie d'eau. Ces orientations sont déclinées dans les différents marchés de travaux.

Ce projet est susceptible d'entraîner des impacts sur le sous-sol et donc sur le bâti existant (tassements, fissures en surface, etc.). L'étude d'impact a identifié ces risques potentiels et propose des mesures d'atténuation. Les études détaillées s'appuyant sur de nombreux sondages ont permis d'identifier les secteurs sensibles du territoire et de prévoir les mesures adéquates.

- Impacts pendant la phase d'exploitation : le fonctionnement du métro est susceptible de présenter des effets acoustiques localisés (puits de ventilation, gares), qui seront atténués avec la mise en place de dispositifs de filtres performants. Ainsi, le projet n'entraînera pas de

Luxembourg, 18.07.2017

dégradation du cadre de vie actuel des riverains. Par ailleurs, le projet peut induire des vibrations liées à la circulation des trains. L'étude d'impact a déjà relevé ces risques et propose un suivi des vibrations émises ainsi que des mesures d'atténuation telles que la pose de systèmes amortisseurs au niveau de la voie ainsi qu'un entretien approprié du matériel roulant et de la voie pour éviter les rugosités génératrices de vibrations.

Par ailleurs, le risque d'impact sur l'écoulement nappes souterraines dû à l'implantation d'ouvrages souterrains avait été relevé. A ce titre, des modélisations hydrogéologiques approfondies ont été réalisées dans le cadre du dossier « loi sur l'eau ». Elles montrent que ce risque est faible. Une démarche de suivi des nappes les plus fragiles est mise en place, toutes les données sont fournies périodiquement au service de l'Etat chargé du sujet, comme le prévoit l'arrêté inter préfectoral d'autorisation « loi sur l'eau ».

- Adaptation du projet au changement climatique: les gares de Pont de Sèvres, des Ardoines, de le Vert de Maisons et de Créteil l'Echat sont exposées à un risque de débordement de la Seine, et sont à ce titre concernées par des plans de prévention du risque inondation (PPRI). Les orientations issues de la Directive Cadre Inondation 2007/60/CE sont prises en compte et des modélisations hydrauliques ont été faites pour préciser les modalités de protection du réseau et conforter sa résilience. Les niveaux de protection des ouvrages ont été déterminés dans la conception à un niveau supérieur de 20 cm à la cote de crue centennale. L'ajout de dispositifs amovibles permettra de protéger le réseau à un niveau de crue supérieur,. Des mesures spécifiques permettent d'assurer le maintien des zones d'expansion des eaux de crue. Un plan de secours en cas de crue et un suivi des niveaux de la Seine et de la Marne sont également prévus. Au vu des mesures prévues, l'étude a montré par ailleurs que le projet respecte les préconisations des plans de préventions des risques d'inondation (PPRI) et qu'il est compatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) en vigueur.

Programme « empreinte carbone » de la BEI

Du fait de l'amélioration de la qualité des transports collectifs, le projet favorise le transfert modal en diminuant les impacts de l'usage de la voiture particulière sur les émissions de polluants et donc sur le changement climatique. Une réduction d'environ 62 000 tonnes de CO₂ par an en moyenne sur la durée de vie économique du projet a été estimée. Plus précisément, le projet devrait :

- produire, en moyenne, environ 8 000 tonnes de CO₂ supplémentaires par an à cause de la consommation d'énergie électrique nécessaire à l'opération de la ligne ainsi que,
- réduire, en moyenne, les émissions d'environ 70 000 tonnes de CO₂ grâce au transfert modal des anciens usagers de la voiture particulière.

Pour les besoins comptables annuels de l'empreinte carbone de la BEI, les émissions du projet seront prorogées selon le montant de prêt de la BEI signé cette année, en proportion du coût du projet

Évaluation des incidences sociales, le cas échéant

L'équivalent d'une surface de 23 ha sur les 31 ha de terrains nécessaires à la réalisation du projet (250 parcelles) a déjà été acquis, la plupart à l'amiable (environ 90%).

L'instruction initiale du projet en 2014 a identifié la nécessité de réinstaller de façon involontaire quelques 300 personnes vivant dans des campements illicites situés sur 4 sites différents. Les

Luxembourg, 18.07.2017

sites étaient localisés sur les emprises destinées à accueillir la gare de Noisy-Champs, la gare de Bry-Villiers-Champigny, le site de Maintenance et de Remisage (SMR) de Champigny et le site de Maintenance des Infrastructures (SMI) de Vitry-sur-Seine.

Sur les 4 sites de Champs-sur-Marne (Noisy-Champs), Bry-Villiers, Champigny et Vitry-sur-Seine, les services de l'Etat, les collectivités locales, les opérateurs d'accompagnement (SOLIHA, Adoma -plateforme AIOS-, Rose des vents-SAMIB-) les bailleurs sociaux et le secteur associatif (collectif Romeurope 94) ont été mobilisés pour offrir un accompagnement aux personnes concernées. La concertation préalable a été conduite sous l'égide du préfet de département, avec un appui de la préfecture de région. Pour autant, la plupart des familles soit n'ont pas adhéré au dispositif, soit l'ont quitté volontairement.

Des enquêtes effectuées avant les évacuations ont permis d'élaborer un diagnostic détaillé sur le nombre, la taille des campements et les conditions de vie. Sur les sites de Champs-sur-Marne (Noisy-Champs) et de Vitry-sur-Seine, le constat est le suivant :

- A Noisy-Champs, au moment du démantèlement du campement le 14 octobre 2014 il y avait 30 ménages (123 personnes) principalement des populations Roms. Au 20 mai 2017, 6 ménages sont encore suivis dans le cadre des dispositifs mis en place par la préfecture en lien avec les associations («la Rose des Vents ») dont 4 en hébergement durable.
- A Vitry-sur-Seine, au moment du démantèlement du campement le 2 octobre 2015 il y avait 38 ménages soit 117 personnes principalement des populations Roms. Au 20 mai 2017, des 7 ménages qui ont adhéré au dispositif seulement 1 est encore suivi dans le cadre des dispositifs mis en place par la préfecture (plateforme AIOS), les autres ayant quitté volontairement le dispositif.

Sur les sites de Bry-Villiers et Champigny, 21 ménages soit une cinquantaine de personnes ont été identifiés en 2014. Il s'agit des gens du voyage sédentarisés et d'autres personnes vulnérables à faibles revenus présentes sur le site depuis plusieurs années. Ces personnes sont déjà intégrées dans les dispositifs d'aide sociale et les enfants étaient déjà scolarisés. Au 20 mai 2017, 7 ménages ont été relogés et 13 sont partis volontairement et les démarches sont en cours pour le dernier ménage présent sur le site identifié pour accueillir la future gare de Bry-Villiers-Champigny.

Le préfet de région Ile-de-France a confirmé que l'évacuation de ces sites a été réalisée conformément aux principes de la « Circulaire Interministérielle relative à l'anticipation et à l'accompagnement des opérations d'évacuation des campements illicites » (août 2012) qui établit les actions de l'État pour assurer l'application des prescriptions des droits communautaire et européen en termes de dignité des personnes concernées et de droit à l'hébergement, à la scolarisation, à la santé, et à l'emploi.

Les travaux préparatoires sur les sites de Noisy-Champs et de Vitry n'ont démarré qu'en mars 2016. Les travaux sur les sites de de Bry-Villiers et Champigny n'ont à ce jour pas démarré en attente des résultats des démarches en cours pour le dernier ménage présent.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes, le cas échéant

Comme indiqué lors de l'instruction du projet en 2014, l'enquête publique dans le cadre de la déclaration d'utilité publique pour la Ligne 15 Sud s'est déroulée du 7 octobre au 18 novembre 2013. Son objectif était d'informer le public et de recueillir son avis sur son utilité publique. Cette phase d'échanges a permis de poursuivre la démarche de concertation renforcée initiée depuis 2011 et qui a donné lieu à 21 réunions publiques entre septembre 2012 et novembre 2012. Le 3 février 2014, le projet a reçu l'avis favorable de la Commission d'enquête. Cet avis est assorti de deux réserves et de douze recommandations qui prennent en compte les 700 observations et

Luxembourg, 18.07.2017

courriers ayant été recueillis au cours de la procédure. La première réserve porte sur les risques de vibrations qui seraient ressenties en phase d'exploitation du métro par les habitants au droit du tunnel. La seconde réserve concerne la gestion du risque d'effondrement ou de mouvements de terrain pendant la phase de réalisation du tunnel, en particulier dans les zones d'anciennes carrières. Ces points ont déjà été abordés dans l'étude d'impact et les mesures d'atténuation possibles ont été évoquées. La déclaration d'utilité publique a eu lieu le 24 décembre 2014. La DUP a fait l'objet de recours qui ont été rejetés par une décision du Conseil d'État du 22 juin 2016.

Une deuxième enquête publique s'est déroulée du 26 octobre au 28 novembre 2015 et a porté à la fois sur la loi sur l'eau et sur les constructions des 16 gares de la ligne 15 Sud et du Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) de Vitry-sur-Seine. La Commission d'enquête a rendu un avis favorable à ce sujet le 4 janvier 2016.

Conclusions et Recommandations

Le projet contribuera à améliorer la desserte en transports en commun des communes denses du sud de la région parisienne et à privilégier l'utilisation des modes alternatifs à la voiture en réduisant ainsi les nuisances associées. Pour éviter et réduire les impacts négatifs sur l'environnement, temporaires ou permanents, des mesures adaptées ont été proposées. Le projet aura également des impacts positifs car il permet de désenclaver certains quartiers en difficulté et de favoriser l'accès à l'emploi des jeunes et des chômeurs de longue durée.

Le projet a été soumis à une évaluation d'impact environnemental dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique ainsi qu'au titre des autres procédures réglementaires complémentaires prévues au titre des Directives applicables (Cadre sur l'Eau, Habitats, Oiseaux) et a obtenu les autorisations environnementales requises pour engager les travaux.

Les risques sociaux identifiés à l'occasion de l'instruction du projet en 2014 ont donné lieu à une série d'obligations qui sont à ce jour satisfaites pour les sites de Noisy-Champs, de Vitry et du site de maintenance et de remisage de Champigny. La plupart des évacuations ont déjà eu lieu et les différents acteurs publics ainsi que les associations ont été mobilisés pour offrir un accompagnement aux personnes concernées toutefois un dernier ménage reste à ce jour présent sur le site identifié pour accueillir la future gare de Bry-Villiers-Champigny. Le premier décaissement sera donc assujéti à la réception: du calendrier de travaux mis à jour en cohérence avec la date d'évacuation prévue pour ce dernier site. Par ailleurs, le promoteur devra s'engager à tenir la Banque informée des démarches engagées pour le seul ménage restant sur le site de Champigny et à ne pas démarrer les travaux sur ledit site tant que les actions en matière de réinstallation à l'amiable n'ont pas été mises en œuvre.

Dans ces conditions, le projet est acceptable pour le financement en termes environnementaux et sociaux.