

Départements de la SEINE-SAINT- DENIS, du VAL D'OISE
et de la SEINE-ET-MARNE

ENQUETE PUBLIQUE

du lundi 23 avril 2018 au jeudi 24 mai 2018 inclus
préalable à

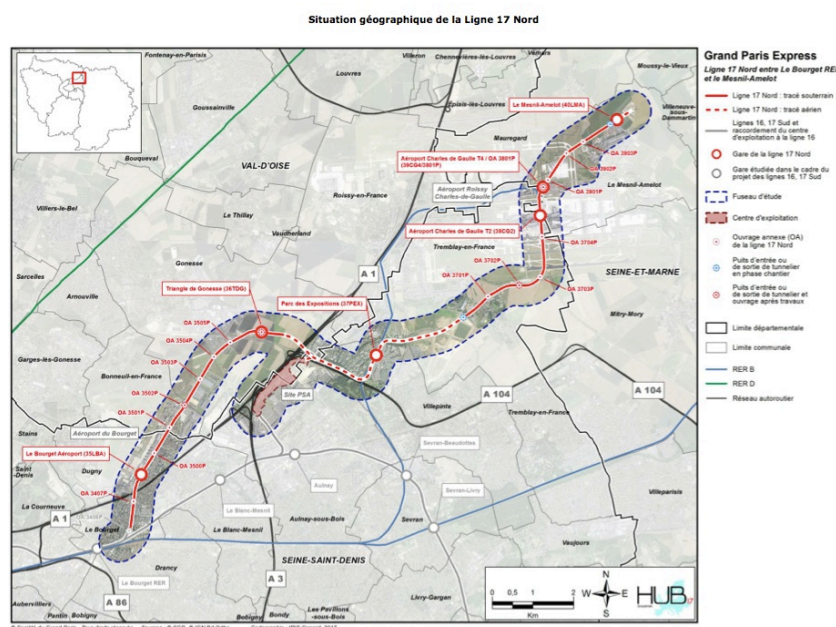
L'Autorisation environnementale de la ligne 17 Nord du réseau du Grand Paris Express

Sur les 9 communes territorialement concernées :

Dép. 93 : Le Bourget, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois,
Villepinte et Tremblay-en-France

Dép. 95 : Bonneuil-en-France et Gonesse

Dép. 77 : Le Mesnil-Amelot



Arrêté interpréfectoral n° 2018-0708 du 22 mars 2018

C - CONCLUSIONS

de la commission d'enquête

Jean CULDAUT, président, Michel GAUTHIER et

Dalila DA COSTA ALVES, membres titulaires

désigné par le Tribunal Administratif de MONTREUIL
Décision du 7 mars 2018 / Réf. Enq. n° E1800004 / 93

SOMMAIRE

Préambule : rappel de l'objet de l'enquête	
1 • Présentation de la demande d'autorisation environnementale	6
1.1 - Le contexte de la demande et du projet.....	6
1.2 - Les territoires traversés	7
1.3 - Les enjeux environnementaux de la ligne 17 Nord.....	8
1.3.1 Gestion des eaux - Loi sur l'Eau (A)	9
1.3.2 Enjeux écologiques – espèces protégées (B).....	10
1.3.3 Boisements et défrichement (code forestier) (C)	11
1.3.4 Enjeux ZPS sites Natura 2000	12
1.3.5 Autres enjeux.....	12
2 • Les enseignements tirés de l'enquête publique	13
2.1 - L'information du public.....	13
2.2 - Déroulement de l'enquête.....	13
2.3 - La participation du public.....	13
2.4 - La prise en considération des observations recueillies.....	14
3 • Conclusions et avis de la commission d'enquête	15
3.1 - Examen des 4 objets de l'enquête	15
3.1.1 Demande d'autorisation IOTA – loi sur l'Eau	16
3.1.2 Dérogation espèces protégées	19
3.1.3 Autorisation de défrichement.....	20
3.1.4 Incidences Natura 2000.....	20
3.2 - Recommandations de la commission	22

**Départements de la Seine-Saint-Denis, du Val d'Oise et
de la Seine-et-Marne**

C – CONCLUSIONS et AVIS de la commission d'enquête

Demande d'Autorisation environnementale de la ligne 17 Nord au titre de:

- l'autorisation des IOTA / code de l'environnement (loi sur l'Eau)
- la dérogation aux interdictions sites / espèces protégées
- l'autorisation de défrichement / code forestier
- l'absence d'opposition / régime d'évaluations des incidences Natura 2000

par la Société du Grand Paris – Réseau du Grand Paris

Enquête publique s'étant déroulée du lundi 23 avril 2018 au jeudi 24 mai 2018 inclus

Préambule : rappel de l'objet de l'enquête

La présente enquête publique fait suite à la **demande d'autorisation environnementale de la ligne 17 Nord** déposée le 3 juillet 2017 auprès du Préfet de la Seine-Saint-Denis par la **Société du Grand Paris (SGP)** et relative à la création de cette ligne du réseau de transport public du Grand Paris Express (GPE) entre la gare Le Bourget RER (exclue) et la gare Le Mesnil-Amelot.

Le périmètre de ce projet d'infrastructure couvre les territoires des communes de Le Bourget, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Villepinte et Tremblay-en-France dans le département de la Seine-Saint-Denis (93), de Bonneuil-en-France et Gonesse dans le département du Val d'Oise (95) et du Mesnil-Amelot dans le département de Seine-et-Marne (77).

Principe de l'autorisation environnementale

Cette autorisation inclut l'ensemble des prescriptions des différentes législations applicables dont celles relevant notamment du **code de l'environnement, du code forestier et du code de l'urbanisme** pour le projet soumis au public.

Ainsi le présent dossier concernant **le projet de la création et de l'exploitation de la ligne 17 Nord** du réseau du Grand Paris Express entre la gare de Le Bourget RER (exclue) et Le Mesnil-Amelot, porte sur **les 4 points suivants, classés A B C D** pour pouvoir y faire référence :

- **A) l'autorisation des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA)** mentionnés au I de l'article L. 214-3 du code de l'environnement (**loi sur l'eau - LSE**) :

*Ce dossier de demande établi par le maître d'ouvrage doit prendre en compte toutes les incidences du projet sur les eaux en général et leur gestion, qu'elles soient superficielles et pluviales, ou souterraines ou d'exhaure liées à ces installations IOTA, et aussi bien **en phase chantier qu'en phase exploitation** : hydrogéologie, risque inondation et eaux pluviales, etc.*

- **B) la dérogation aux interdictions** édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats.

*La question posée ici au public est celle **des impacts de la ligne sur les espèces protégées** également en phase travaux et en phase exploitation de la ligne **et des mesures et compensations** qui doivent être mises en place en conséquence (**démarche ERC**).*

• C) l'autorisation de défrichement

*Ce sont les impacts des déboisements jugés nécessaires à la réalisation de l'infrastructure, mais aussi les mesures prises par le maître d'ouvrage d'évitement, de réduction et de compensation (**démarche ERC**).*

• D) l'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000

Il est question ici de l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis, à savoir principalement des plus proches aux plus distants, le Parc départemental du Sausset, le Parc départemental Georges Valbon (La Courneuve), plus loin le Parc forestier de la Poudrerie et le Bois de la Tussion.

En résumé, ces 4 questions liées aux incidences environnementales du projet de la ligne 17 Nord posées par la présente enquête publique interviennent après leur instruction par les divers services concernés (démarches itératives avec le maître d'ouvrage pour aboutir à un projet de moindre impact et la recevabilité du dossier). Après l'enquête elles seront ensuite présentées devant les Coderst, les conseils de l'environnement départementaux concernés (93, 95 et 77) préalablement aux décisions préfectorales d'autorisations.

Les contributions émises par le public et les conclusions de la commission d'enquête, selon les textes de loi, doivent être "prises en considération" par ces instances et les autorités décisionnelles.

1 • PRESENTATION DE LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

1.1 - Le contexte de la demande et du projet

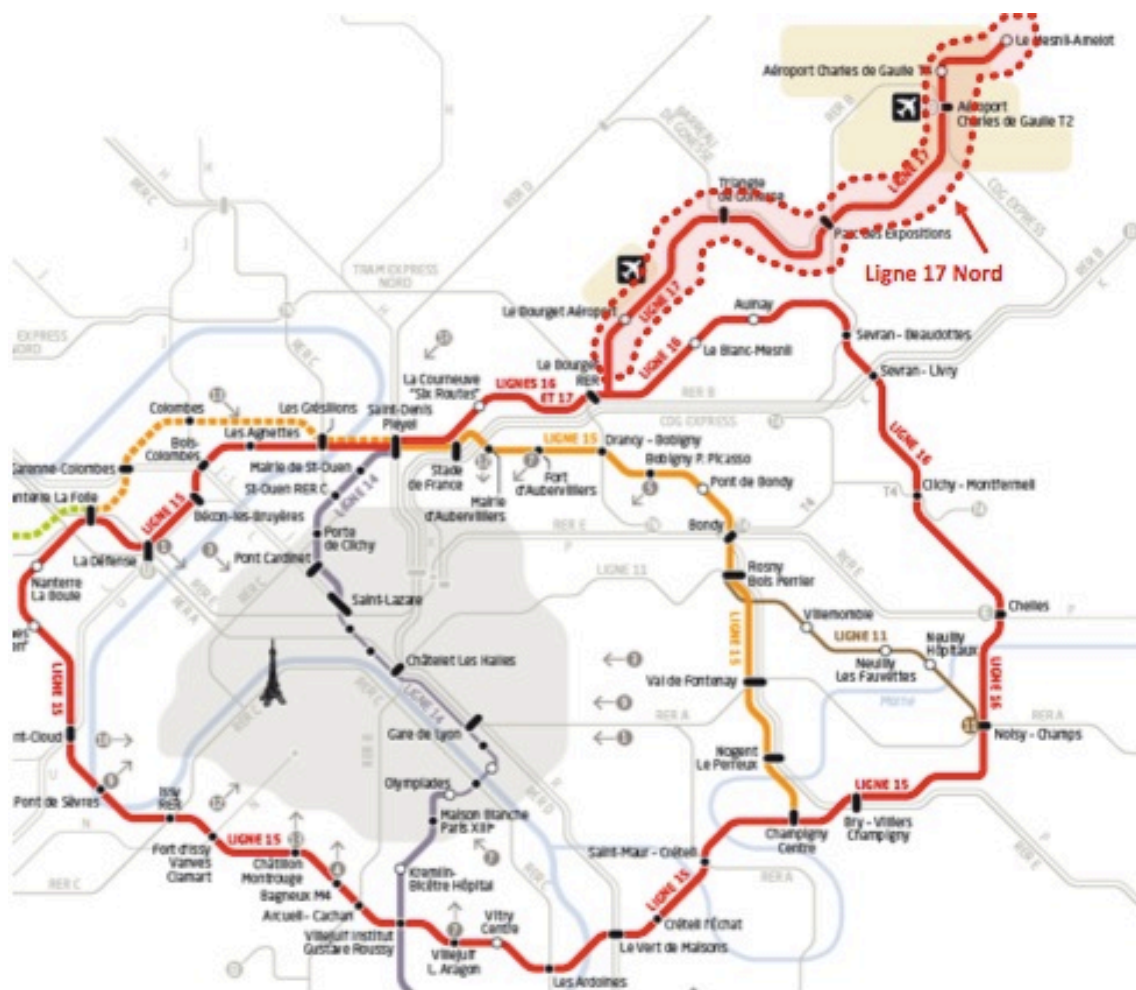
Le tronçon concerné appelé « Ligne 17 Nord » doit relier les gares Le Bourget RER (gare exclue) et Le Mesnil-Amelot, c'est à dire plus précisément une section comprise entre l'ouvrage d'entonnement¹ noté «OA 3406P» (ouvrage exclu) situé à l'Est de la gare Le Bourget RER sur la ligne 17 et l'arrière-gare du Mesnil-Amelot.

Il est important de bien noter que les travaux nécessaires à sa réalisation ont été déclarés d'utilité publique et urgents par décret du 14 février 2017.

Aujourd'hui, suite à l'annonce du premier Ministre du 22 février 2018, les échéances de ce projet sont les suivantes :

- A l'horizon 2024 entre Le Bourget RER et le Bourget aéroport (Jeux Olympiques)
- A l'horizon 2027 entre Le Bourget aéroport et la gare du Triangle de Gonesse ;
- Inchangé et toujours à l'horizon 2030 pour rejoindre Le Mesnil-Amelot.

¹ Définition d'un ouvrage d'entonnement : Ce type d'ouvrages permettent, même à plusieurs dizaines de mètres en sous-sol, le débranchement de lignes. D'un tunnel, on passe à deux, voire trois tunnels, comme c'est le cas au Bourget par exemple.



Localisation de la Ligne 17 Nord Grand Paris

1.2 - Les territoires traversés

Le projet d'infrastructure de la ligne 17 Nord d'une longueur d'environ 20 km, desservira 3 départements (la Seine-Saint-Denis, le Val d'Oise et la Seine-et-Marne) et traversera 9 communes :

- Le Bourget (93) ;
- Dugny (93) ;
- Le Blanc-Mesnil (93) ;
- Bonneuil-en-France (95) ;
- Gonesse (95) ;
- Aulnay-sous-Bois (93) ;
- Villepinte (93) ;
- Tremblay-en-France (93) ;
- Le Mesnil-Amelot (77).

Il se décompose en 4 sections aériennes ou souterraines et donc avec des impacts spécifiques très différents. Les territoires traversés par ces sections sont du Sud-Ouest au Nord-Est avec les caractéristiques suivantes :

- **Section souterraine Sud jusqu'au triangle de Gonesse :**

- Secteur urbain et de zones d'activités du Bourget au Sud de Gonesse, + quelques friches
- Secteur agricole dans le triangle de Gonesse

- **Section aérienne jusqu'à Tremblay-en-France :**

- Secteurs paysagers boisés des zones d'activités (Paris Nord, Parc International des Expositions)
- Secteur agricole en cours d'aménagement à Tremblay-en-France

- **Section souterraine Nord de Tremblay-en-France au Mesnil-Amelot :**

- Abords de village à Tremblay-en-France
- Infrastructures aéroportuaires

- **Section aérienne au Mesnil-Amelot:**

- Contexte agricole et pépinière au Mesnil-Amelot

1.3 - Les enjeux environnementaux de la ligne 17 Nord

Dans son avis Ae n°2015-78 concernant le dossier de DUP, l'autorité environnementale 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 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 pour les présentes procédures**, 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.

La commission restitue ci-dessous la liste de la traduction de ces enjeux par la SGP en fonction des 4 procédures d'autorisations et des caractéristiques de toutes ses installations (IOTA) nécessaires à la réalisation de la ligne 17 Nord, que ce soit en phase chantier ou en phase exploitation.

Elle permet de se rendre compte que le dossier présenté au public a bien traité de façon assez exhaustive tous les sujets des 4 procédures, que ce soit en phase chantier, avec les impacts des nombreux ouvrages et installations à mettre en œuvre ou en phase exploitation.

Les effets cumulés avec les autres projets actés des territoires traversés ont été également traités, ainsi que, conformément à la démarche ERC, éviter, réduire et compenser, toutes les études en rendant compte ainsi que les mesures compensatoires mises en œuvre.

1.3.1 Gestion des eaux - Loi sur l'Eau (A)

• Gestion des eaux souterraines

En phase chantier

- Méthodes constructives adaptées
 - Ouvrages souterrains construits depuis la surface : parois moulées et bouchons injectés en fond de fouille suivant les problématiques locales
 - Tunnelier, permettant la mise en place de voussoirs étanches
- Evaluation des débits et volumes d'exhaure induits par la construction du projet
- Gestion de la qualité des eaux avant rejet
 - Mise en œuvre, le cas échéant, de systèmes de traitement selon rejet : décantation, séparateur à hydrocarbures, traitements chimiques, etc.
- Gestion des rejets
 - Recherche systématique des possibilités de réinjection des eaux dans les nappes sources
 - Rejet au réseau pluvial ou unitaire en dernier recours ou en complément (Contacts SGP en cours avec les gestionnaires de réseaux)
 - Pour un ouvrage, rejet dans un cours d'eau (Morée canalisée)
- Mise en place d'un suivi des niveaux de la nappe
 - Suivis piézométriques maintenus avant et pendant les travaux

En phase exploitation

- Eaux d'infiltration dans le tunnel, dans les puits de ventilation, etc.
- Faibles débits
- Collecte
 - Réseau de drainage
- Traitement
 - Mise en œuvre, le cas échéant, de systèmes de traitement selon rejet : décantation, séparateur à hydrocarbures, traitements chimiques, etc.
- Gestion des rejets
 - Rejet au réseau

• Gestion des eaux pluviales

En phase chantier et phase exploitation

- Collecte
 - Phase chantier collecte globale
 - Phase exploitation collecte séparée : les eaux "propres" (toitures,...) des eaux "sales" (voiries, parking)
- Gestion des rejets selon le contexte et par ordre préférentiel
 - Recherche systématique des possibilités d'infiltration dans le sol (fonction de la nature des terrains,...)
 - Rejet direct dans un cours d'eau – ou pas de cours d'eau à proximité
 - Rejet aux réseaux pour les cas où l'infiltration n'est pas possible ou en complément
- Débit et qualité imposés par le type de rejet

- Le débit de rejet impose le volume de rétention nécessaire (bâches, bassins, noues)
- Pour atteindre la qualité adaptée, mise en œuvre, le cas échéant de systèmes de traitement selon qualité initiale et rejet : décantation, séparateur à hydrocarbures, traitements chimiques, etc.

1.3.2 Enjeux écologiques – espèces protégées (B)

- Réalisation d'inventaires sur tous les secteurs d'aménagement des ouvrages émergents : pas de flore protégée impactée
- Principaux enjeux faunistiques liés :
 - A l'avifaune et aux orthoptères des **friches herbacées et arbustives**;
 - A l'avifaune des **boisements et parcs** ;
 - A la présence de l'**œdicnème criard** dans la pépinière du Mesnil-Amelot
- Mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction des impacts en phase étude et travaux (management environnementale)
- Le cas échéant, compensation des impacts résiduels

Friches herbacées et arbustives

- Principales mesures friches herbacées et/ou arbustives en limite du front d'urbanisation
 - OA3504P et OA3505P à Gonesse
 - Friche herbacée à l'Est du PIEX
 - Friche arbustive de la future emprise déportée de travaux (périmètre Aéroport CDG)
- Mesure d'évitement
 - Friche de l' OA3504P totalement évitée
 - **Friche de la gare Triangle de Gonesse évitée**
- Mesures de réduction d'impact
 - Défrichement des sites hors période de nidification de l'avifaune
 - Remise en état post travaux des sites des OA3505P et OA3701P
- Impact résiduel et besoin de compensation
 - Perte d'habitat pour les espèces protégées des milieux semi-ouverts
 - **Besoin de compenser 12,5 ha**

Boisements de la zone d'activité Paris-Nord

- Zone boisée entre la francilienne et la zone d'activité de Paris –Nord
 - Boisement à vocation paysagère âgé de 30-40 ans
 - Continuité écologique boisée : liaison d'intérêt écologique en contexte urbain entre le parc départemental du Sausset et le parc Georges Valbon.
- Mesures d'évitement
 - Station de Drave des murailles évitée et mise en défens (= fleur protégée avec balisage de protection)
- Mesures de réduction d'impact
 - Abattage des arbres hors période de nidification des oiseaux et hors période d'hivernage des chiroptères
 - Maintien d'une continuité boisée en phase travaux (réduite à cause du chantier)

- Restauration du site après travaux de plantation d'essences indigènes, création d'une zone humide
- Impact résiduel et besoin de compensation
 - Perte d'habitat pour les espèces protégées
 - **Besoin de compenser 11,9 ha**

Pépinière du Mesnil-Amelot

- Un site isolé au sein de la plaine agricole
 - Accueil d'un couple d'œdicnème criard grâce à la présence de sols nus (inter rangs) et à la quiétude du site
 - Pépinière à acquérir pour la réalisation du projet
 - Pérennité de l'exploitation remise en cause
 - Terrains non acquis pour le projet voués à une remise en culture
- Impact résiduel et besoin de compensation
 - Perte complète du territoire du couple d'œdicnème criard
 - **Besoin de compenser 10,8 ha**



Mesures de compensation – Espèces protégées

• COMPENSATION POUR L'OEDICNEME CRIARD (10,8 HA)

Mont Gardés (Claye-Souilly)

• COMPENSATION POUR LES ESPECES DES MILIEUX SEMI-OUVERTS (INSECTES, AVIFAUNE (12,5 HA)

Montagne de Chelles

• COMPENSATION POUR LES ESPECES FORESTIERES, AVIFAUNE (11,9 HA)

Parc de Noisiel

1.3.3 Boisements et défrichement (code forestier) (C)

4 boisements impactés

Surface totale à défricher 9,89 ha

Communes d'Aulnay-sous-Bois, Gonesse, Villepinte, Tremblay-en-France (93)
et Gonesse (95)

Boisements à enjeux écologiques faibles à modérés

Mesures de compensation

SITE PRESSENTI :

La SGP a engagé la recherche de mesures de compensation avec l'objectif de favoriser la mise en œuvre de travaux de reboisement et/ou d'amélioration sylvicole.

Une première piste a été évoquée, portée par CDC Biodiversité, au niveau de la **forêt du domaine de Grosbois situé dans le Val de Marne** dont le statut est privé.

1.3.4 Enjeux ZPS sites Natura 2000 (D)

Le principal enjeu des impacts sur les sites Natura 2000 est lié à la préservation des niveaux d'eau des étangs et zones humides des sites les plus proches des travaux.

Il s'agit de préserver les espèces de la Directive "oiseaux" potentiellement impactées en cas d'abaissement significatif du niveau de ces étangs. En effet, les études du dossier de la SGP montrent que seuls les **étangs du Vallon et des Brouillards** du **parc départemental Georges Valbon**, en communication avec la nappe des alluvions, sont susceptibles d'être affectés indirectement par le rabattement de la nappe des calcaires de Saint-Ouen, et pour le **parc départemental du Sausset** il s'agit des **étangs de Savigny et du Marais**.

En conclusion de ces études, **le Blongios nain** et **le Butor étoilé** sont les seules espèces de la Directive "Oiseaux" estimées potentiellement impactées en cas d'abaissement.

Voir plus loin au §3.4 les résultats de la modélisation hydrogéologique et l'appréciation de la commission d'enquête.

1.3.5 Autres enjeux

Gestions des déblais

- Tonnages estimés : **4,8 Mégatonnes**
 - Tunnels : matériaux malaxés / mélangés
 - Gares et ouvrages annexes : terrassement "traditionnel"
- Des déblais de nature et de qualité variées
 - Inertes
 - Sulfatés (gypse)
 - Non inertes liés à la présence de métaux et autres paramètres
 - Pollués
- Stratégie SGP
 - Optimiser la valorisation (sur site et en dehors)
 - Assurer une traçabilité totale (outil informatique imposé)
 - Privilégier le transport fluvial et ferroviaire (**difficile pour la ligne 17 Nord**)

2 • LES ENSEIGNEMENTS TIRES DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1 - L'information du public

La commission d'enquête a pu constater que la publicité et l'information au public ont été conformes aux textes en vigueur et aux termes de l'arrêté inter préfectoral.

L'affichage de l'avis d'enquête a été effectif dans les mairies concernées à savoir : les mairies du Bourget, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Villepinte et Tremblay-en-France en Seine-Saint-Denis ; Bonneuil-en-France et Gonesse dans le Val d'Oise et le Mesnil-Amelot et Mauregard en Seine-et-Marne.

Un certificat d'affichage a été établi par les maires de chaque commune et la commission a pu constater la réalité de cet affichage sur les lieux des permanences tout comme la société Publilégal a pu le faire sur l'ensemble du tracé concerné par l'enquête publique.

La publicité par annonce légale a été réalisée par double parution dans les journaux locaux des 3 départements concernés et par une simple parution dans 2 journaux nationaux.

L'avis d'enquête a été également affiché dans les trois préfetures concernées et intégré à leur site internet.

2.2 - Déroulement de l'enquête

Le rapport qui précède relate plus en détail toutes les modalités de l'enquête prescrite par **l'arrêté interpréfectoral d'ouverture d'enquête n° 2018-0708** et son déroulement effectif du **lundi 23 mars 2018 au jeudi 24 mai 2018 inclus**, soit 32 jours consécutifs.

La commission d'enquête a assuré **22 permanences** dans les mairies des 9 communes concernées. Elle n'a pas d'incident particulier à signaler, mais note cependant une période chargée en grèves "perlées" des cheminots de la SNCF. Cependant, ces problèmes de déplacement ne semblent pas être la cause d'une très faible participation à ses permanences du public et des populations des 3 départements concernés.

La commission a remis et commenté à la SGP le **1^{er} juin 2018** un **procès-verbal de synthèse des observations recueillies**, en fournissant une grille de dépouillement remplie selon des thèmes retenus par la commission et un tableau reproduisant l'ensemble des textes des contributions reçues.

La Société du Grand Paris a transmis à la commission son mémoire en réponse le **13 juin 2018**. Malgré beaucoup de questions hors périmètre de l'enquête et quelque peu dépassées après la déclaration d'utilité publique déjà décrétée, la SGP a tenu à répondre à toutes ces questions de façon très complète.

2.3 - La participation du public

Malgré cette information sur les 3 départements et les 9 communes concernées, la mobilisation pour cette enquête a été très faible. Seulement **18 observations** ont été recueillies, 9 sur le registre électronique et 9 sur les registres papier des communes de Le Blanc-Mesnil, Le Bourget et Gonesse. Après tri des dépôts faits en double, **13 contributions** spécifiques sont à comptabiliser.

Si la participation en nombre est modeste, le contenu des contributions est assez riche comme le montre leur dépouillement fait par la commission et les réponses fournies apportées par la SGP.

La commission note que la plupart des contributeurs ayant déposé un texte sur le registre électronique ont rencontré préalablement la commission d'enquête.

Les contributions émanent majoritairement d'élus du Blanc-Mesnil et de plusieurs associations : CPTG, le "Collectif Pour le Triangle de Gonesse", Environnement 93, Blanc-Mesnil Ecologie et l'AUT Plaine commune (Association des usagers des Transports).

Ces contributions majoritairement défavorables abordent de nombreux sujets avec des arguments à l'appui, mais ne portent pas forcément sur les objets plus spécifiques de l'enquête.

Seulement deux particuliers sont intervenus, l'un de façon neutre et l'autre favorable.

2.4 - La prise en considération des observations recueillies

Globalement 2 principaux points critiques émergent des contributions :

- Un impact de la gare de Gonesse jugé trop lourd pour l'environnement et son utilité remise en cause dans cette zone inhabitée
- Une forte inquiétude sur la préservation de la nappe du Soissonnais

Les synthèses faites par la commission dans son dépouillement mais aussi par la SGP dans ses réponses ont permis de lister les thèmes suivants :

Eaux souterraines

Préservation de la nappe du Soissonnais

Artificialisation des sols

Nappes aquifères

Inondations liées aux nappes / eaux d'exhaure

Captage eaux potables

Milieu naturel

Orchidées à Gonesse

Impacts sur les terres agricoles

Questions complémentaires de la commission d'enquête

Hydrologie, hydrogéologie

Œdicnème criard et compensation

Corridor écologique

Questions considérées ne relevant pas de l'objet de l'enquête

La gare du Triangle de Gonesse

La ligne répond-elle aux objectifs du Grand Paris Express ?

Barreau de Gonesse et BHNS (bus à haut niveau de service)

Intérêt de la L 17 Nord

Tracé de la L 17 Nord

Permis de construire

Questions complémentaires de la commission d'enquête

Les risques liés aux tunneliers

ZAC du Triangle de Gonesse et EuropaCity

La commission a analysé tous ces points et les arguments associés avec les éclairages et compléments apportés par les réponses de la SGP.

Cette prise en considération, ces examens et l'étude des volets du dossier lui ont permis de se forger un avis sur les 4 objets de l'enquête et d'émettre quelques recommandations avant son avis final.

Globalement, la commission n'a pas retenu, suite à l'examen des points critiques, d'argument en défaveur de l'autorisation environnementale.

Elle considère que la SGP offre toutes les garanties exigibles au niveau de la gestion des eaux pour préserver les nappes aquifères, notamment celle qui alimente en eau potable la population locale et tout spécialement les Blanc-mesnilois qui ont exprimé des craintes et se sont fort mobilisés à ce sujet. Elle note toutefois la prise en compte de l'artificialisation des sols, argument souvent évoqué et qui doit être surveillé pour limiter les risques d'inondations, dont les actualités récentes nous ont montré toute l'acuité.

Sur la question sensible des impacts de la ZAC du Triangle de Gonesse, la commission partage les inquiétudes exprimées par l'autorité environnementale et les associations sur la portée du programme actuel de cette ZAC et de son projet phare privé Europacity.

Elle estime que cet enjeu n'est pas du ressort de la présente enquête et que la SGP n'a pas compétence sur ce programme ; ces impacts environnementaux étant indirects, mais liés toutefois à l'implantation de la gare de Gonesse. La SGP a bien démontré à ce sujet que la modification de la zone de chantier pour l'installation et le fonctionnement du tunnelier était possible grâce à sa maîtrise foncière de la zone.

Compte tenu de l'ampleur et des incertitudes pesant sur le programme de cette ZAC, la commission estime que l'Etat devrait intervenir pour en assurer la cohérence au niveau aménagement du territoire et impacts sur les terrains agricoles dans le cadre de sa maîtrise de l'étalement urbain de l'agglomération parisienne. Les projets alternatifs proposés à nouveau lors de la présente enquête, comme lors de la précédente en DUP, tel que le projet CARMA, devraient être examinés avec attention.

L'idée force retenue par la commission de cette consultation du public et au niveau environnemental, est que la nouvelle temporalité des échéances de réalisation de la ligne 17 Nord, peut permettre de trouver des solutions satisfaisantes sur ce secteur pour la mise au point d'un développement durable harmonieux.

3 • CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

3.1 - Examen des 4 objets de l'enquête

La commission présente ci-dessous les éléments d'appréciation spécifiques aux 4 procédures environnementales pour bien en mesurer la portée environnementale.

C'est le cas des rubriques telles que définies par la nomenclature Eau et leurs évolutions qui permettent de cibler les risques environnementaux liés à chaque ouvrage de la ligne. Cette nomenclature établit ainsi un classement de ces "IOTA", sigle désignant les Installations, Ouvrages, Travaux et Activités soumises à l'autorisation loi sur l'Eau (intégrée aujourd'hui au code de l'environnement).

La commission d'enquête a examiné tous les volets du dossier d'autorisation.

Ces aspects sont assez techniques mais ont permis à la commission toutefois, dans la limite de ses connaissances et de ses compétences, de se faire une idée des véritables enjeux des installations du projet. Elle a demandé à la Société du Grand Paris l'organisation d'une réunion spécifique qui a pu avoir lieu pour se faire expliquer les points les plus techniques. Par ailleurs, la SGP a répondu à toutes les demandes et questions de la commission.

3.1.1 Demande d'autorisation IOTA – loi sur l'Eau

Extraits de la Nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du code de l'environnement et explications des éléments de projet concernés par ces rubriques.

Titre Ier : Prélèvements

1.1.1.0 Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau (D)

Éléments du projet soumis à la rubrique

La pose de piézomètres pour la caractérisation et le suivi de la qualité des eaux souterraines concernées par le projet a fait l'objet de dossiers loi sur l'eau spécifiques.

En phase travaux

La réalisation du projet nécessitera la réalisation d'ouvrages de prélèvement des eaux souterraines, de pompages de rabattement des nappes, d'épuisement des fonds de fouilles. Ces ouvrages sont concernés par la présente rubrique.

1.1.2.0 Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant

1° Supérieur ou égal à 200 000 m³/an (A)

2° Supérieur à 10 000 m³/an mais inférieur à 200 000 m³/an (D)

Éléments du projet soumis à la rubrique

En phase travaux

La réalisation du projet va nécessiter des rabattements de nappes et des prélèvements temporaires dans les eaux souterraines. Le système aquifère concerné n'est pas une nappe d'accompagnement de cours d'eau.

Les nappes concernées par le projet sont les suivantes :

- les nappes superficielles, associées aux alluvions ou aux complexes limono-marneux en surface ;
- la nappe de l'Eocène supérieur : Calcaires de St-Ouen / Sables de Beauchamp supérieurs ;
- la nappe de l'Eocène moyen : Marnes et Caillasses / Calcaire Grossier

Le prélèvement temporaire total de l'ensemble des ouvrages en phase travaux sera supérieur à 200 000 m³ par an. Il est estimé de l'ordre de **7 000 000 m³** sur la totalité des travaux.

En phase d'exploitation

Les ouvrages souterrains du projet seront étanchés (tunnel, raccordement aux gares et aux ouvrages annexes). Dans ces conditions, l'effet de drainage et le volume des eaux d'infiltration en phase d'exploitation seront limités.

Le prélèvement permanent total de l'ensemble des ouvrages souterrains de la Ligne 17 Nord sera inférieur à 200 000 m³/an. Il est estimé à environ 35 000 m³ par an.

Titre II : Rejets

2.1.5.0 Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :

1° Supérieure ou égale à 20 ha (A)

2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D)

Éléments du projet soumis à la rubrique

Cette rubrique concerne les emprises chantiers et les aménagements de la Ligne 17 Nord pour lesquels une gestion des eaux pluviales avec rejet par infiltration et/ou avec rejet direct ou indirect dans un cours d'eau est prévue.

En phase travaux et en phase exploitation, les modalités de rejet envisagées pour les eaux pluviales sont les suivantes (par ordre préférentiel) :

- Rejet par infiltration dans le sol : l'infiltration des eaux pluviales dans le sol sera mise en œuvre à chaque fois que possible ;
- Rejet dans un réseau d'assainissement existant pluvial (de façon exceptionnelle en réseau unitaire en raison d'une proximité immédiate du réseau) pour la part non-infiltrable des débits pluviaux : ces rejets d'eaux pluviales en réseau nécessiteront la signature d'une convention de rejet avec le ou les gestionnaires des réseaux concernés.

En phase travaux

La surface totale du projet dont les eaux pluviales sont gérées par rejet dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou le sous-sol est estimée à 149 ha :

- Surfaces des emprises chantier ~ 95 ha ;
- Surfaces des bassins versants interceptés par les sections aériennes ~ 54 ha

En phase exploitation

La surface totale du projet dont les eaux pluviales sont gérées par rejet dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou le sous-sol est estimée à 77 ha :

- Surfaces aménagées générées par le projet (surfaces des gares, des ouvrages annexes, les sections aériennes) ~ 23 ha ;
- Surfaces des bassins versants interceptés par les sections aériennes ~ 54 ha

(2.2.1.0) Rejet dans les eaux douces superficielles susceptible de modifier le régime des eaux, à l'exclusion des rejets visés à la rubrique 2.1.5.0, ainsi que des rejets des ouvrages visés aux rubriques 2.1.1.0 et 2.1.2.0, la capacité totale de rejet de l'ouvrage étant :

1° Supérieure ou égale à 10 000 m³/j ou à 25 % du débit moyen interannuel du cours d'eau (A)

2° Supérieure à 2 000 m³/j ou à 5 % du débit moyen interannuel du cours d'eau mais inférieure à 10 000 m³/j et à 25 % du débit moyen interannuel du cours d'eau (D)

Rubrique visée par la Préfecture (projet concerné) uniquement pour information car la capacité totale de rejet reste inférieure au seuil de déclaration

2.2.3.0 Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets visés aux rubriques 4.1.3.0, 2.1.1.0, 2.1.2.0 et 2.1.5.0 :

1° Le flux total de pollution brute étant :

a) Supérieur ou égal au niveau de référence R2 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent (A)

b) Compris entre les niveaux de référence R1 et R2 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent (D)

2° Le produit de la concentration maximale d'Escherichia coli, par le débit moyen journalier du rejet situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de culture marine, d'une prise d'eau potable ou d'une zone de baignade, au sens des articles D. 1332-1 et D. 1332-16 du code de la santé publique, étant :

a) Supérieur ou égal à 10^{11} E coli/j (A)

b) Compris entre 10^{10} à 10^{11} E coli/j (D)

Éléments du projet soumis à la rubrique

Cette rubrique concerne le rejet des eaux d'exhaure de l'OA 3501P en direction de la Morée. Les données qualitatives disponibles à ce stade des études pour l'ouvrage OA 3501P sont les suivantes :

MES : 3 kg/j (<R1)

DBO5 : 2 kg/j (<R1)

DCO : 10 kg/j (<R1)

Azote total : 11 kg/j (>R1 mais <R2) Phosphore : 0.04 kg/j (<R1)

AOX : 15 g/j (>R1 mais <R2)

METOX : 184 g/j (>R2)

Indice hydrocarbure C10-C40 : 0.03 kg/j (<R1)

COT : 1kg/j (<R1)

L'OA 3501P présente ainsi un flux de pollution brute supérieur au niveau de référence R2 pour le paramètre METOX (184 g/j > 125 g/j).

Titre III et titre IV : sans objet

Titre V : Régimes d'autorisation valant autorisation au titre des articles L 214-1 et suivants du code de l'environnement

5.1.1.0 Réinjection dans une même nappe des eaux prélevées pour la géothermie, l'exhaure des mines et carrières ou lors des travaux de génie civil, la capacité totale de réinjection étant :

1° Supérieure ou égale à $80 \text{ m}^3/\text{h}$ (A)

2° Supérieure à $8 \text{ m}^3/\text{h}$, mais inférieure à $80 \text{ m}^3/\text{h}$ (D)

Éléments du projet soumis à la rubrique

La réinjection des eaux d'exhaure dans leur nappe d'origine est envisagée afin de réduire les rejets aux cours d'eau et réseaux pluviaux. Il sera mis en œuvre des puits de réinjection au droit des ouvrages dans la mesure où la suite des études aura démontré la faisabilité de leur mise en œuvre.

A ce stade des études, la réinjection en nappe des eaux d'exhaure est envisagée pour 14 des 18 ouvrages du projet de Ligne 17 Nord nécessitant des rabattements de nappe (gares et ouvrages annexes).

La capacité totale de réinjection est estimée comprise entre 66,5 et 132 m^3/h sur l'ensemble du projet de Ligne 17 Nord (estimations basse et haute).

Le volet C du dossier liste toutes les pièces justificatives liées à cette procédure et dans sa page 23 tous les ouvrages concernés du projet d'infrastructure par ces 5 rubriques de la nomenclature et précise pour chacun celles dont ils dépendent : Cela concernent aussi bien les gares créées et les ouvrages annexes (OAxxxxP) nécessaires pour assurer tous les 800m la sécurité du tunnel et sa ventilation, que les installations de chantier comme les puits d'entrée des tunneliers et leurs installations liées.

Le volet B3 «Analyse des impacts et présentation des mesures associées» de l'étude d'impact présente le projet hydraulique et d'assainissement de la Ligne 17 Nord et donc toutes ses incidences sur les eaux.

De l'examen de toutes les incidences du projet sur les eaux, la commission n'a pas retenu de points critiques. Le dossier et les compléments explicatifs apportés lui semblent avoir traité ces sujets de façon très complète en offrant toutes les garanties nécessaires pour limiter les risques.

C'est notamment le cas au niveau de la préservation notamment de la nappe du Soissonnais, sur les inondations et sur l'abaissement en général des nappes estimé en fonction des rabattements nécessaire aux chantiers pour travailler au sec.

3.1.2 Dérogation espèces protégées

La demande de dérogation est constituée par le volet D du dossier.

Les inventaires des espèces ont connu une première phase d'investigation en 2014 et 2015, complétée en 2016, puis en 2017 par 7 campagnes.

Au total, 121 espèces ont pu être mises en évidence. Parmi elles, 11 sont considérées avec un enjeu écologique fort et 28 un enjeu écologique modéré. 12 espèces sont considérées rares ou localisées en Ile-de-France et parmi elles "l'œdicnème criard" observé au niveau d'une pépinière située au Mesnil-Amelot.

Un ensemble de mesures d'évitement sont présentées sous le contrôle d'un écologue qui interviendra tout au long du processus. Ces précautions concernent la friche située à proximité de l'ouvrage OA 3504 P, la friche industrielle du Triangle de Gonesse, la station de la Drave des murailles de Paris-Nord. Lors des travaux préparatoires aux chantiers tous les groupes sensibles seront pris en compte pour préserver les individus.

Concernant les mesures de réduction, les emprises seront limitées au strict minimum. Un plan de respect de l'environnement sera mis en place. Il détaillera les enjeux, les impacts ainsi que les mesures prises afin d'atteindre les objectifs conformes à la réglementation et aux engagements de la Société du Grand Paris (SGP).

La Commission d'enquête a attaché une importance particulière à l'examen des mesures de compensation sur près de 12 hectares, proposées par la SGP en faveur des habitats d'espèces impactées et de la sécurisation foncière des mesures.

Des parcelles ont été identifiées offrant des potentialités pour développer les actions de compensation. Il s'agit du parc de Noisiel, de la montagne de Chelles, des Monts Gardés à Claye-Souilly.

Concernant les gains de biodiversité attendus dans ses sites de compensation, le Conseil national de la Protection de la Nature (CNPN) a souhaité que les densités des espèces déjà en place soient connues pour connaître les gains éventuels apportés par les mesures de compensation.

A ce sujet, la Commission d'enquête se félicite que la SGP ait intégrée cette demande de bon sens en s'engageant à travailler sur une analyse quantitative des gains potentiels sur la base de données existantes et sur les résultats d'inventaires disponibles sur les sites de compensation. La Commission d'enquête souhaite qu'un écologue soit affecté à cette action.

Du point de vue du CNPN, la mesure de compensation projetée sur les Monts gardés ne semble pas être sécurisée notamment en ce qui concerne le coût foncier.

La Commission d'enquête appuie la proposition de la SGP de solliciter les services de l'Etat (la DRIEE) pour un accompagnement auprès de la SNCF (propriétaire du site) afin de consolider les aspects relatifs à la sécurisation de cet espace de compensation. De même, elle considère comme

positif que la SGP associe à la mise en place du projet une association déjà présente sur les Monts Gardés.

3.1.3 Autorisation de défrichement

Deux secteurs sont concernés par les opérations de défrichement le long de la ligne 17 Nord : l'un est situé dans le secteur Paris-Nord (communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse), l'autre est situé dans le secteur du Parc international des expositions (commune de Villepinte) pour une surface totale impactée de 9,98 hectares.

Il convient de prendre en considération que la Maîtrise d'ouvrage s'engage, en dehors des ouvrages définitifs, à procéder dans la mesure du possible, à une remise en état des terrains qui bénéficieront d'aménagements qualitatifs et de plantations d'arbres d'espèces indigènes.

Lors de l'abattage des arbres, les opérations seront suivies par un écologue ce qui représente une garantie de prise en compte pour les peuplements de l'avifaune éventuellement présents sur les sites.

Au sujet de l'engagement de la SGP de mettre en œuvre des mesures de compensation concernant le défrichement, une première piste a été évoquée, portée par CDC Biodiversité, au niveau de la forêt du domaine de Grosbois situé dans le Val de Marne dont le statut est privé.

La commission d'enquête souhaite que les mesures de compensations puissent être trouvées dans le département de la Seine-Saint-Denis là où le déboisement est effectué et que l'espace pressenti soit accessible au public, car le reboisement envisagé est le "fruit" d'une opération publique. Ces demandes de la Commission d'enquête font ci-dessous l'objet d'une recommandation et s'appuient sur l'article L 341-6 de la loi n°2014-1170 du 13 octobre 2013 d'avenir pour l'agriculture et la forêt.

3.1.4 Incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 est présentée dans les volets B1 et B3 de l'étude d'impact.

Un site Natura 2000 est potentiellement en interaction avec le fuseau d'étude. Il s'agit de la zone de protection spéciale (ZPS) « Sites de Seine-Saint-Denis », dont certaines entités interceptent le fuseau d'étude.

Quatre entités de cette ZPS sont concernées

- **Parc départemental Georges Valbon ;**
- **Parc départemental du Sausset ;**
- Parc forestier de la Poudrerie ;
- Bois de la Tussion.

Le projet de métro, prévu en partie en souterrain et en partie en aérien, ne prévoit pas d'implantation d'ouvrage, de gare ou de base de chantier sur les entités de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis ». Il n'y a donc **pas d'incidence directe**, temporaire ou permanente, par effet d'emprise sur le réseau de site Natura 2000.

Le projet de métro automatique peut toutefois induire **des incidences indirectes** sur les habitats et/ou espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000. Les parcs départementaux Georges Valbon et du Sausset (site Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis, présents à proximité de la Ligne 17 Nord) présentent des plans d'eau alimentés par la nappe d'eau souterraine en interaction avec le projet. La baisse de piézométrie peut mener à l'altération des milieux humides de ces plans d'eau (roselières...) et donc des habitats de reproduction **du Blongios nain** (nicheur sur les deux parcs

étudiés) ou d'hivernage **du Butor étoilé** (sur le Parc départemental G. Valbon), deux espèces d'oiseaux ayant justifié la désignation du site Natura 2000.

Afin d'évaluer précisément les effets de rabattement en fond de fouille en phase chantier et des pompages pour les tunneliers, une **modélisation hydrogéologique** a été réalisée sur l'ensemble du projet de la Ligne 17 Nord.

L'ensemble des études techniques et écologiques ont permis d'évaluer que :

- Le projet et la réalisation de ses travaux ne présentent **pas d'incidence significative** sur les espèces d'oiseaux des ZPS, eu égard à leurs effets,
- Toutefois, en cas de déficit pluviométrique saisonnier prolongé, les effets de rabattement de nappe en phase travaux pourraient amplifier une situation défavorable à la reproduction du Blongios nain et/ou l'hivernage du Butor étoilé.

Mesures d'Evitement et de Réduction

- Utilisation de branchements sur le réseau d'alimentation en eau potable pour l'alimentation des tunneliers ;
- Réinjection des eaux d'exhaure en nappe ;
- Soutien des niveaux d'eau des étangs à enjeux des entités Natura 2000.

Impacts cumulés avec autres projets

Les résultats issus du modèle sont présentés dans le tableau ci-après :

Ligne	Etang du Vallon	Etang des Brouillards	Etang de Savigny	Etang du Marais
17 Nord	0,15 m	0,15 m	0,10 m	0,10 m
16, 17 Sud et 14 Nord	0,12 m	0,23 m	0,10 m	0,15 m
Total	0,27 m	0,38 m	0,20 m	0,25 m

Impacts cumulés des Lignes 16, 17 et 14 Nord

L'effet cumulé entre le projet et les Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord est donc avéré. Les abaissements potentiels calculés sur les quatre étangs en lien avec la nappe sont tous supérieurs ou égaux aux 20 cm d'abaissement identifiés comme le seuil d'incidence significative sur les habitats du Blongios nain et du Butor étoilé.

Par conséquent, bien que les modélisations hydrogéologiques aient été réalisées **sur la base d'hypothèses majorantes** pour supprimer tout risque d'impact supérieur à celui attendu, la mise en œuvre de mesures de réduction s'avère nécessaire. Ces mesures sont les mêmes que celles détaillées pour réduire l'impact en phase travaux de la Ligne 17 Nord seule : seule la fréquence et la durée de réalimentation des plans d'eau sera modifiée du fait du cumul des effets de ces projets.

De l'étude de ce dossier, la commission retient principalement **l'engagement de la Société du Grand Paris de prendre toutes les dispositions nécessaires et suffisantes pour que l'éventuelle diminution du niveau d'eau de l'étang du parc Valbon en phase travaux ne soit pas de nature à remettre en cause l'état de conservation des espèces ayant justifié la désignation comme site Natura 2000.**

Elle note les plannings de réalisation des différents ouvrages des lignes 16 et 17 seront affinés avec les maîtres d'œuvre pour déterminer quelles hypothèses doivent être prises en compte quant à la réalisation simultanée ou non des ouvrages.

La commission note, sur cette prise en compte des effets cumulés des travaux, que les délais repoussés pour une partie de la ligne 17 Nord par rapport à ceux de la ligne 16, sont vraiment de nature à limiter la baisse estimée du niveau de la nappe.

Cette donnée et l'application dans le modèle d'hypothèses majorantes, ainsi que les engagements précis de la SGP de remédiation si nécessaire, lui permettent de conclure à un respect des sites Natura 2000.

3.2 - Recommandations de la commission

- **Recommandation concernant le reboisement**

La commission d'enquête recommande que le site de compensation au défrichement bénéficie d'un statut public et soit trouvé dans la mesure du possible en Seine-Saint-Denis.

Cette recommandation s'appuie sur le 1^{er} alinéa de l'article L.341-6 de la loi 2014-1170 du 13 octobre 2013 qui stipule notamment que "**Le représentant de l'Etat dans le Département peut imposer que le boisement compensateur soit réalisé dans un même massif forestier ou dans un secteur écologiquement ou socialement comparable**".

- **Recommandation concernant l'aménagement de la gare de Gonesse**

Les enjeux environnementaux du Triangle de Gonesse, qui découlent des choix d'aménagement sont à considérer dans un même mouvement avec ceux de la gare de la ligne 17 située sur ce même périmètre.

Une nouvelle feuille de route concernant le calendrier de réalisation du réseau du Grand Paris Express a été fixée par le Gouvernement le 22 février 2018.

Pour la ligne 17, l'objectif fixé est une mise en service jusqu'à l'aéroport du Bourget pour 2024 dans le cadre des Jeux Olympiques de Paris. Le tronçon pour le Triangle de Gonesse devrait être opérationnel pour 2027 puis celui du Mesnil-Amelot (le terminus) pour 2030.

Dans ces conditions, la commission d'enquête recommande d'utiliser le temps supplémentaire concernant l'échéance de réalisation de la gare de Gonesse pour approfondir les études portant sur les impacts environnementaux du projet d'aménagement du site du Triangle de Gonesse en relation avec celui de la gare.

Ces études complémentaires pourraient concerner notamment : la prise en compte de l'importance des espaces imperméabilisés dont l'impact peut être différent selon les surfaces impliquées ; la perte de recharge pour la nappe phréatique ; les contraintes liées au ruissellement et leur prise en charge ; les mesures prises en contrepartie par la création d'espaces verts ; le maintien des surfaces en pleine terre ; la gestion globalisée des eaux pluviales ; les risques liés à l'accroissement des îlots de chaleur, etc.

En effet, ces impacts deviennent cruciaux également sur l'ensemble du linéaire, notamment pour éviter les phénomènes d'inondation dont beaucoup de communes franciliennes ont été récemment victimes après un épisode météo particulièrement chargé en orages déversant des pluies très soutenues que les sols et les réseaux n'ont eu pas le temps d'absorber.

Pour toutes ces raisons :

- Considérant le bon déroulement de toute la procédure d'enquête, l'information du public, les conditions de son accueil et les différents moyens ayant permis son expression, tels que rapportés dans son rapport et conformes à ceux listés dans l'arrêté d'ouverture d'enquête n° 2018-0708 du 24 mai 2018 ;

- Considérant le bilan des observations recueillies par ces différents modes et les réponses apportées par la SGP à son Procès-Verbal de synthèse ;
- Considérant les contextes spécifiques des sites traversés par le projet d'infrastructure ;
- Après avoir assuré les 22 permanences dans les 9 mairies concernées conformément à cet arrêté interpréfectoral ;
- Après avoir procédé à l'examen des pièces composant le dossier de demande et notamment tous les éléments de l'étude d'impact à l'appui de la demande d'autorisation ;
- Après avoir examiné toutes les observations et les propositions reçues pendant l'enquête et les réponses apportées par le maître d'ouvrage la SGP ;

La commission d'enquête émet un **“AVIS FAVORABLE”** à la demande d'autorisation environnementale au titre de :

- l'autorisation des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) mentionnés au I de l'article L. 214-3 du code de l'environnement (loi sur l'eau - LSE)
- la dérogation aux interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats.
- l'autorisation de défrichement
- l'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000

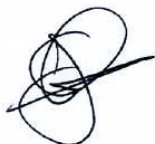
concernant le projet de création de la ligne 17 Nord du futur réseau de transport public du Grand Paris Express entre la gare Le Bourget RER (exclue) et la gare Le Mesnil-Amelot.

fait le 28 juin 2018 à Montreuil

LA COMMISSION D'ENQUETE :

Jean CULDAUT

Président



Michel GAUTHIER

Membre titulaire



Dalila DA COSTA ALVES

Membre titulaire

