



E 16000030/94

**ENQUÊTE PUBLIQUE AU TITRE DE LA
REGLEMENTATION DES INSTALLATIONS
CLASSEES POUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (ICPE)**

**DEMANDE D'AUTORISATION EN VUE
D'EXPLOITER UN SITE DE MAINTENANCE ET DE
REMISAGE DANS LE CADRE DE LA LIGNE 15 SUD
DU GRAND PARIS EXPRESS, SUR LE TERRITOIRE
DE LA COMMUNE DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE.**



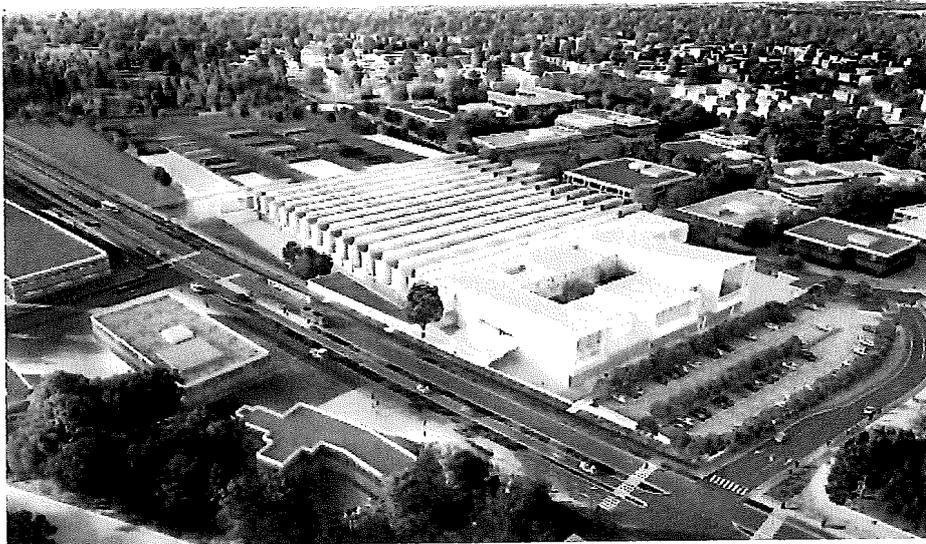
**RAPPORT
CONCLUSIONS ET AVIS
DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Patrice DUNOYER

Novembre 2016

**ENQUÊTE PUBLIQUE AU TITRE DE LA
REGLEMENTATION DES INSTALLATIONS
CLASSEES POUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (ICPE)**

**DEMANDE D'AUTORISATION EN VUE
D'EXPLOITER UN SITE DE MAINTENANCE ET DE
REMISAGE DANS LE CADRE DE LA LIGNE 15 SUD
DU GRAND PARIS EXPRESS, SUR LE TERRITOIRE
DE LA COMMUNE DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE.**



**PREMIERE PARTIE
RAPPORT
DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Patrice DUNOYER

Novembre 2016

Table des matières

1. OBJET DE L'ENQUETE.....	7
1.1 Le pétitionnaire : la société du Grand Paris	7
1.2 Objet de l'enquête	7
1.2.1 Le « grand Paris Express »	7
1.2.2 Caractéristiques de la ligne 15 Sud	8
1.2.3 Le Site de Maintenance et de Remisage de Champigny	9
2. DESCRIPTION DU PROJET	11
2.1 Localisation	11
2.2 Présentation des activités	11
2.3 L'organisation par niveaux	13
2.4 Les fonctions industrielles du SMR	14
2.4.1 Maintenance	
2.4.2 Entretien nettoyage	
3. CADRE ADMINISTRATIF ET JURIDIQUE	15
4. CLASSEMENT REGLEMENTAIRE DU PROJET	17
4.1 I.C.P.E.	17
4.1.1 Régime applicable	17
4.1.2 Détermination du classement SEVESO	17
4.1.3 Textes réglementaires applicables	18
4.2 Loi sur l'eau	18
4.3 E.R.P.	19
5. LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE	20
5.1 Le dossier d'Enquête Publique	20
5.2 La procédure d'Enquête publique	21
6. LE DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE	23
6.1 Avis de l'Autorité Environnementale	23
6.1.1 L'Avis du CGEDD du 4 mai 2016	24
6.1.2 Réponse du Maître d'Ouvrage	25
6.2 Motivations de la demande d'autorisation	25
6.3 L'Etude d'Impact	26
6.3.1 Les principaux impacts et enjeux environnementaux	32
6.3.1.1. Etat initial	32
6.3.1.2. En phase chantier	33
6.3.1.3. En phase d'exploitation	35
6.3.1.4. Coûts des principales mesures du projet	36
6.3.1.5. Urbanisme réglementaire	37

6.4	L'étude de dangers	37
6.5	La notice d'hygiène et de sécurité	39
6.6	Consultation administrative	44
6.6.1	Synthèse des principales observations	44
6.7	Consultations diverses	44
6.7.1	Consultation des collectivités territoriales	44
6.8	Demandes complémentaires du commissaire enquêteur	45
6.8.1	Réponses du maître d'ouvrage aux demandes du commissaire enquêteur	45
7	ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	49
7.1	Désignation du commissaire enquêteur	49
7.2	Arrêté d'ouverture de l'enquête	49
7.3	Organisation de l'enquête	49
7.4	Publicité de l'enquête	49
7.4.1	Parution dans les journaux	49
7.4.2	Affichage des avis	50
7.4.3	Commentaires et appréciations liées à l'information du public	50
7.5	Visite des lieux	51
7.6	Permanences	52
7.7	Clôture de l'enquête	52
7.7.1	Clôture du registre	52
7.7.2	Remise du procès-verbal	52
7.7.3	Mémoire en réponse	52
8	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC ET ANALYSE DES ENJEUX	53
8.1	Participation du public et synthèse des contributions	53
8.1.1	Mémoire en réponse.....	56
8.2	Analyse des enjeux	61
8.2.1	Impact sur le trafic routier	61
8.2.2	Autres impacts.....	62
9	PIECES ANNEXES INCLUES AU DOSSIER D'ENQUETE	
	<i>Annexe 1 : Plans du Site</i>	
	<i>Annexe 2 : Arrêté d'autorisation Loi Sur l'Eau</i>	
	<i>Annexe 3 : Demande de défrichement</i>	
	<i>Annexe 4 : Permis de Construire</i>	
	<i>Annexe 5 : Dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées</i>	
	<i>Annexe 6 : Autorisation des rejets d'eaux liés au SMR de Champigny</i>	
	<i>Annexe 7 : Courrier sur l'usage industriel du site concerné par le SMR de Champigny</i>	
	<i>Annexe 8 : Plans locaux d'urbanisme</i>	
	<i>Annexe 9 : Avis de l'Autorité Environnementale</i>	

10 PIECES ANNEXES COMPLEMENTAIRES

Annexe 10 : Rapport de recevabilité

Annexe 11 : Tableau de synthèse des observations des services administratifs

Annexe 12 : Réunions publiques du 22 janvier 2016 et du 17 février 2016

Annexe 13 : Désignation du commissaire enquêteur

Annexe 14 : Arrêté d'ouverture de l'enquête

Annexe 15 : Registres d'enquête

Annexe 16 : Modèle d'Affiche

Annexe 17 : Copie des certificats d'affichage

Annexe 18 : Copie des annonces légales

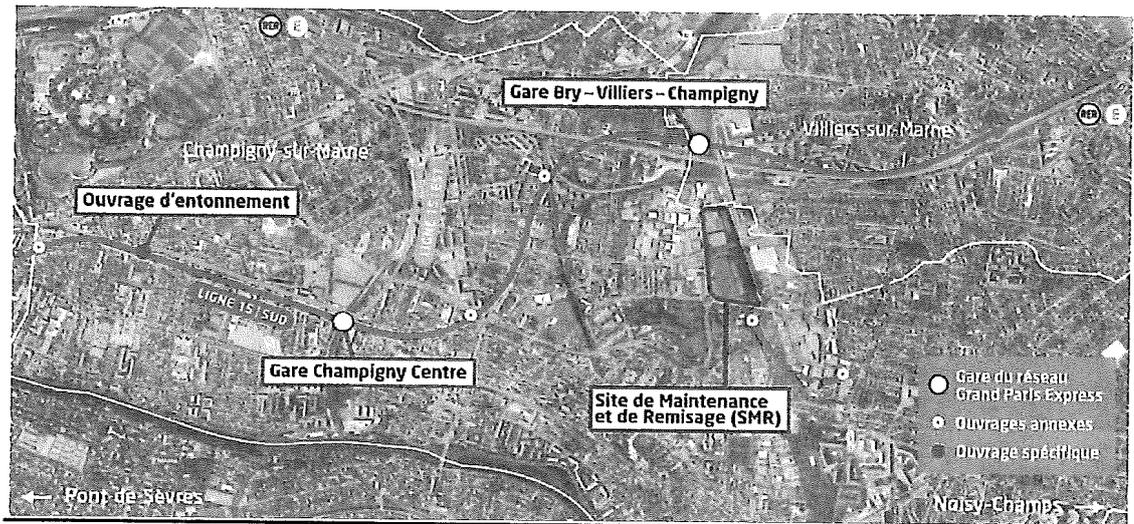
Annexe 19 : Procès-verbal de synthèse

Annexe 20 : Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

*Annexe 21 : Convention entre la SGP et le Conseil Départemental pour le raccordement du
SMR au réseau Départemental d'assainissement.*

*Annexe 22 : Accord entre la SGP et l'ONF pour la mise en œuvre de mesures
compensatoires écologiques*

*Annexe 23 : Convention entre la SGP et l'ONF pour la mise en œuvre de mesures
compensatoires de défrichement*



1

OBJET DE L'ENQUETE ¹**1.1- Le pétitionnaire : La Société du Grand Paris (SGP)**

La société du « GRAND PARIS » est un Etablissement Public local à caractère industriel ou commercial. Ses missions sont définies à l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris qui prévoit notamment : « L'établissement public Société du Grand Paris a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures et, ... leur entretien et leur renouvellement ...».

S'agissant de l'exploitation, la loi prévoit dans son article 36 : « L'autorité organisatrice des services de transport désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution, les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissements. Les règles de tarification en vigueur en Ile-de-France sont applicables aux services inscrits au plan local de transport ».

Le futur exploitant du SMR sera désigné par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) au terme d'un appel d'offres publics ...

S'agissant des aspects financiers, la Société du Grand Paris dispose de recettes fiscales affectées qui sont de 3 natures :

- une fraction de la taxe locale sur les bureaux (TLB) en Île-de-France qui est assise sur les surfaces à usage de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage, de stationnement.
- la taxe spéciale d'équipement (TSE), taxe additionnelle aux taxes locales.
- une composante de l'imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER) assise sur le matériel roulant exploité par la RATP.

Dans un deuxième temps, la SGP aura recours à l'emprunt...

1.2- Objet de l'enquête

Le présent Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter (DDAE) au titre de la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) concerne le site de Maintenance et de Remisage (SMR) localisé sur la commune de Champigny-sur-Marne. Ce site est un élément du projet de la ligne rouge - 15 Sud du Grand Paris Express.

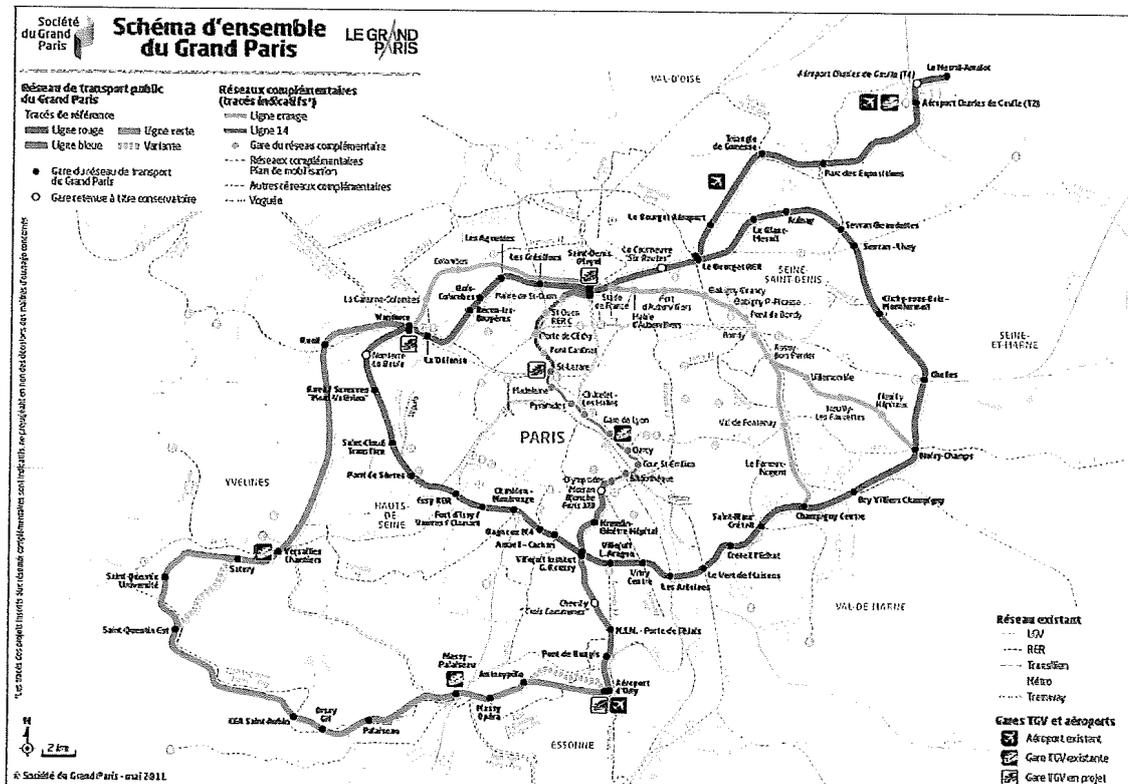
1.2.1 Le « Grand Paris Express »

Le programme constituant le « réseau Grand Paris Express » est composé :

1 - Du réseau de transport public du Grand Paris comprenant des liaisons en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes (« ligne rouge » et « ligne verte ») complétées par une liaison radiale (« ligne bleue ») : les caractéristiques principales de ces infrastructures de transports en commun nouvelles sont décrites dans le schéma d'ensemble.

¹ Extrait essentiellement du rapport de présentation du dossier d'enquête

2 - Du réseau complémentaire structurant (« ligne orange »), dont la réalisation est recommandée par le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, en tant que projet susceptible d'offrir la meilleure complémentarité avec les lignes rouge, verte et bleue.



1.2.2 Caractéristiques de la Ligne 15 Sud

La Ligne 15 Sud est une ligne entièrement nouvelle qui constitue une partie de la rocade prévue dans le cadre du Grand Paris Express d'une longueur à terme de 78 kilomètres. La rocade est constituée de 3 projets dont les mises en service s'échelonnent dans le temps :

- La Ligne 15 Ouest (environ 21km) qui relie Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel (mise en service à horizons 2025 et 2027) ;
- La Ligne 15 Est (environ 24km), qui relie Saint-Denis Pleyel à Champigny-Centre (mise en service à horizons 2025 et 2030).
- La Ligne 15 Sud (environ 33km) qui relie Pont de Sèvres et Noisy-Champs (mise en service à horizon 2022) ;

La Ligne 15 Sud correspond à la première section mise en service de la rocade. Son ouverture est prévue à l'horizon 2022. Elle reliera les gares de Pont de Sèvres à Noisy-Champs sur un linéaire de 33 kilomètres, parcouru en 35 minutes.

La Ligne 15 Sud desservira 16 gares, la plupart en correspondance avec le transport en commun existant, que ce soit RER, Transilien, Métro, tramway, bus en site propre. Les réseaux de bus actuels seront réorganisés pour assurer la bonne desserte des nouvelles gares.

La Ligne 15 Sud comporte également deux sites de maintenance : le SMR (Site de Maintenance et de Remisage) à Champigny-sur-Marne, objet de la présente enquête publique, et le SMI (le Site de Maintenance de l'Infrastructure) à Vitry-sur-Seine.

1.2.3 Le Site de Maintenance et de Remisage de Champigny-sur-Marne

Dans le cadre de la construction de la ligne 15 Sud il est prévu de réaliser un Site de Maintenance et de Remisage (SMR) sur la commune de Champigny-sur-Marne.

La mise en service du SMR est envisagée pour 2022.

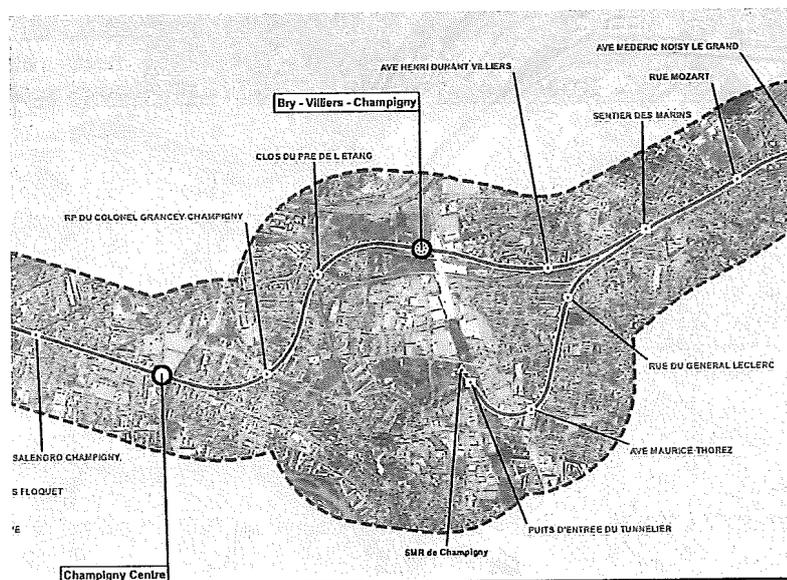
Ce site de 7,9 hectares sera localisé au nord-est de la commune de Champigny-sur-Marne, avec une très faible emprise (190 m²) sur la commune de Villiers-sur-Marne. Il se situera au sud de Bry-sur-Marne et de la future gare de Bry-Villiers-Champigny de la ligne 15 Sud du réseau du Grand Paris.

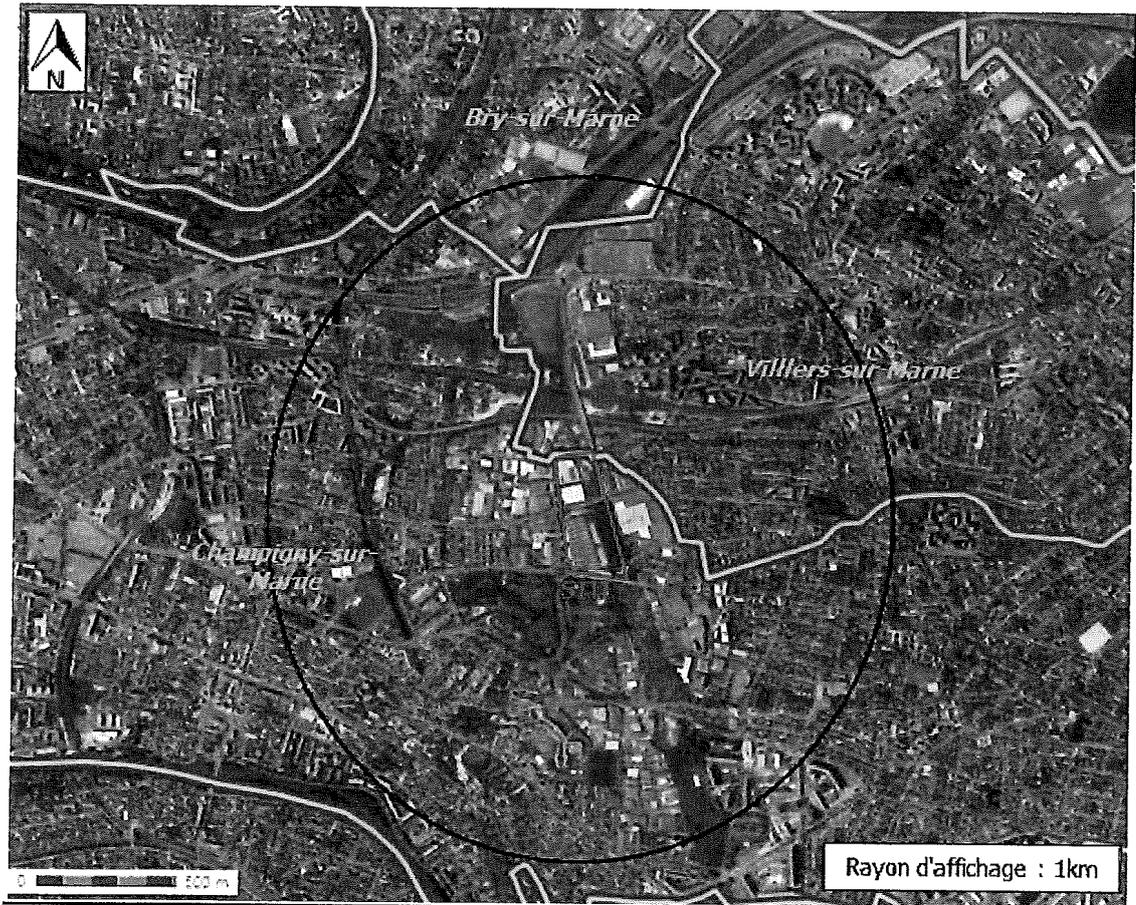
Le SMR assurera la maintenance en atelier du matériel roulant (dépannage, entretien, remplacement) ainsi que le lavage et le remisage des trains. Il comportera 19 voies, pour une capacité d'accueil de 70 trains et accueillera à terme 60% du parc de matériel roulant de la ligne 15 Sud.

Le SMR comprend également le Poste de Commandement Centralisé (PCC), véritable centre névralgique du système, par lequel transitent toutes les informations relatives à l'exploitation et à la supervision de la ligne. Le site de Champigny commande ainsi la circulation de l'ensemble des trains de la ligne ; il centralise par ailleurs toutes les remontées d'information ayant trait aux gares, aux systèmes d'exploitation et à l'énergie.

Le site de Champigny joue également un rôle crucial dans la mise en service de la ligne, puisqu'il accueille la livraison des rames de matériel roulant.

Le SMR de Champigny-sur-Marne est relié à la ligne 15 par un tunnel de raccordement d'une longueur de 2,4 km, composé de deux voies.





2.1- Localisation (Annexe 1)

Le site devant accueillir le projet est localisé essentiellement sur la commune de Champigny-sur-Marne et sur une petite partie de Villiers-sur-Marne, dans le département du Val de Marne, à l'est de Paris, en région Ile-de-France.

Le site est actuellement traversé d'Est en Ouest par la rue Alexandre Fourny, qui sera supprimée. L'emprise est bordée :

- au nord : par des bâtiments industriels, puis la ligne du RER E et au-delà une friche industrielle ;
- à l'est : par le boulevard Jean Bonnet puis des bâtiments industriels et commerciaux et par le centre commercial LECLERC ;
- au sud : par la rue de Bernaü, puis le Parc départemental du Plateau ;
- à l'ouest : par les rues Benoît Frachon et Ambroise Croizat et au-delà par une zone d'activité.

Le terrain d'emprise du projet est actuellement occupé par un entrepôt de stockage de papier/carton, un entrepôt de négoce de bois et dérivés, des entrepôts industriels et d'activités commerciales.

Nb : *Le tunnel reliant le SMR au tunnel de la Ligne 15 sud ne fait pas partie du projet de SMR : il est intégré au projet de Ligne 15 sud, et donc traité dans l'étude d'impact relative à la ligne.*

2.2- Présentation des activités

Le SMR de Champigny aura pour fonctions principales :

- L'entretien du matériel roulant, notamment nettoyage ;
- La maintenance courante et renforcée du matériel roulant ;
- Le remisage du matériel inutilisé ;
- Le commandement de la ligne 15.

Le site sera organisé en cinq grands secteurs, positionnés essentiellement sur le niveau en rez-de-voie :

- A : la zone de passage/attente

La zone de passage et d'échange s'étend sur 23 200 m² et permettra :

- Le départ et l'arrivée des trains entre le SMR et le réseau de la ligne 15 (positions d'échanges) ;
 - Le passage des trains vers les différents halls du SMR (position de passage) ;
- Ces mouvements sont réalisés en automatique, pilotés depuis le poste de commande.

- B : le hall de maintenance courante ou renforcée

Les halls de maintenance représentent 13 700 m² et comptent 12 voies dédiées à la maintenance du matériel roulant.

² *Extrait essentiellement du rapport de présentation du dossier d'enquête*

Ces halls sont directement « branchés » sur le socle de maintenance. Il s'agit du niveau inférieur du bâtiment tertiaire. Ce socle, d'environ 4 800 m², permettra d'accueillir l'ensemble des locaux nécessaires à la maintenance, à savoir : les livraisons, les locaux logistiques et techniques, et une partie du management opérationnel. Ce socle constitué en béton, pour des raisons de sécurité incendie mais aussi de maintenance et de pérennité, accueillera en son centre un patio permettant l'éclairage naturel ainsi qu'un espace de détente.

- C : le hall de remisage

Le hall de remisage est composé de 4 voies. Elles sont utilisées pour remiser les trains inutilisés et pour y effectuer les opérations de nettoyage quotidien.

- D : la zone de propreté

Cette zone est composée de 2 parties :

- Le hall de grand nettoyage, composé de 3 voies, où sont réalisés les opérations de grand nettoyage intérieur des trains et le nettoyage des vitres ;
- La machine à laver (MAL), installée sur une seule voie, effectuant le nettoyage extérieur des trains.

- E : le bâtiment tertiaire

Regroupera les activités d'exploitation de la ligne 15, les activités d'organisation et de gestion de la maintenance des trains et l'accueil du public.

Placé au-dessus du socle de maintenance, un ensemble de « bureaux » sera développé sur deux niveaux autour d'un patio central. L'ensemble de cette partie fonctionnelle sera accessible depuis le rez de parvis et le hall principal. Il comprendra :

- le bâtiment accueil qui comportera :
 - un poste de garde secondaire,
 - une déchetterie permettant d'accueillir 5 bennes (déchets métalliques, déchets plastiques, verts, papiers et chiffons,
 - un local déchet pour 4 containers ménagers de 660 l,
 - un poste ERDF accessible depuis l'extérieur,

L'ensemble de ce bâtiment d'une surface totale de près de 240 m², en continuité avec la grille extérieure, sera traité avec une toiture végétalisée,

Un poste de garde est également présent à l'entrée poids-lourds du site.

- les bureaux opérationnels ;
- les locaux d'accompagnement ;
- les espaces de commandement en ligne.

- F : les locaux techniques

En façade ouest (Zone de LT Croizat 2) :

- La chaufferie gaz située le long de la voie d'accès pompiers ouest et fermée en façade par un mur fusible. Ce dispositif fonctionnera comme un évent limitant les pressions sur les autres parois restant en place,
- Un local « huilerie » pour le stockage des huiles,
- Un local de nettoyage,
- Un local compresseur,
- Un local de remisage de chariots-nacelles,
- Un local d'automatismes ferroviaires d'où part le réseau de distribution basse-tension et les informations des appareils de voie,
- Des locaux techniques abritant des centrales de traitement d'air,

- Des parcs de rechange,
- Les groupes froids,

Au nord de la zone de maintenance, dans le bâtiment tertiaire :

- Un local déchet,
- Un atelier électrique et un atelier mécanique,
- Deux locaux de charge des batteries,
- Un local solvants,
- Un local de remisage de chariots-nacelles,
- Deux locaux de stockage d'outillage,
- Un magasin général,
- Des locaux de nettoyage,
- Des zones de stockage d'outillage,
- Des parcs de rechange,
- Un Poste Eclairage Force (PEF)

A l'angle sud est (Zone Altival 1) :

- Les locaux associés au fonctionnement de la machine à laver,
- Les locaux de branchement et de départ des réseaux d'alimentation en eau,
- Un local de traitement des eaux,
- Un Poste Eclairage Force (PEF),
- Des CTA

Au Sud-Ouest (Zone de LT Croizat 1) :

- Un Poste Eclairage Force (PEF),
- Deux Postes de Redressement (avec un poste de livraison HTA particulier pour chacun),
- Un Poste de Sectionnement,
- Un poste de livraison HTA,
- Une CTA.

2.3- L'organisation par niveaux

Le projet, organisé au total sur trois niveaux, sera distribué de la façon suivante :

Rez de voies :

- Liaison entre le tunnel de raccordement et le faisceau de voies,
- Voies de passage, précédents les différents halls,
- Hall de remisage assurant le nettoyage régulier des rames de trains,
- Hall de maintenance courante divisé en trois zones de 3 voies,
- Hall de maintenance renforcé composé de 3 voies (voie du tour en fosse + voie du vérin en fosse + voie de livraison du matériel courant)
- Locaux techniques et de stockage afférant à ces différentes voies
- Aire de livraison
- Parc de stationnement de stationnement à l'air libre pour véhicules légers, motos et vélos.

Rez-de parvis :

- Hall d'accueil principal
- Bureaux nécessaires au fonctionnement de l'établissement
- Maison des projets
- Vestiaires et sanitaires pour les usagers
- Espace pour les repas réservés aux occupants de l'établissement
- Espace pour les repas réservés aux occupants de l'établissement
- Parc de stationnement à l'air libre pour motos et vélos

R + 1 :

- Poste de commandement centralisé
- Salle crise
- Bureaux
- Locaux techniques

2.4- Les fonctions industrielles du SMR**2.4.1 Maintenance**

Les niveaux de la maintenance des trains seront les suivants :

- 1er niveau : réglages simples, sans aucun démontage ;
- 2ème niveau : dépannage par échange standard et opérations mineures de maintenance préventive, pouvant être effectuées par un technicien habilité de qualification moyenne ;
- 3ème niveau : identification et diagnostic des pannes, réparation mineure par échange de composants ou éléments fonctionnels, pouvant être effectués par un technicien spécialisé.
- 4ème niveau : tous les travaux de maintenance corrective ou préventive, pouvant être effectués par une équipe comprenant un encadrement technique très spécialisé ;
- 5ème niveau : rénovation, reconstruction, ou exécution de réparations importantes.

Les interventions concernant les trois premiers niveaux seront possibles pendant les heures d'exploitation du centre de maintenance. Elles pourront nécessiter la consignation des zones, permettant l'accès aux engins et personnels habilités à exécuter les missions de maintenance patrimoniale des infrastructures et des équipements.

Les interventions concernant les deux derniers niveaux pourront éventuellement être externalisées ou réalisées directement sur le site par des équipes techniques spécialisées et là encore habilitées. De même, ces interventions pourront nécessiter la consignation des zones où s'effectueront les opérations afin de garantir le niveau de sécurité adaptée aux personnes et aux biens.

2.4.2 Entretien et Nettoyage

Les niveaux d'entretien et de nettoyage pourront être identifiés comme suit :

- Quotidien : enlèvement des déchets, vidage des poubelles, balayage / aspiration des sols... Ce niveau doit pouvoir être effectué en exploitation, sans constituer de gêne pour les utilisateurs.
- Régulier (par exemple mensuel) : nettoyage des sols, et des surfaces vitrées. Toutes les surfaces vitrées doivent pouvoir être accessibles sans gêner le fonctionnement des postes de travail ni modifier l'organisation du travail. Ce niveau doit être effectué en heures creuses.
- Occasionnel (de type bimensuel ou annuel) : dégraissage des quais et des voies de l'AMT avec des jets haute pression.
- Exceptionnel : nettoyage des parois.

Certains entretiens et nettoyages peuvent être effectués en heures creuses ou de moindre affluence du personnel d'exploitation et de maintenance.

La procédure d'enquête publique relative aux installations classées est complexe dans la mesure où coexistent plusieurs réglementations particulières en fonction de la nature des activités concernées. Les règles générales qui s'appliquent à toutes les opérations susceptibles d'affecter l'environnement s'appliquent également aux ICPE.

Cette enquête publique relative aux ICPE est organisée par le Préfet du Val-de-Marne. Elle s'inscrit dans le cadre juridique défini par le Code de l'environnement.

Les principales références réglementaires à cette enquête, qui porte sur l'exploitation d'activités classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation préfectorales sont :

. Code de l'environnement - partie législative - principalement :

- > Articles L.123-1 à L.123-19 : dispositions générales applicables aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- > Article L.511-1 à L.512-6-1 dispositions générales applicables aux installations classées soumises à autorisation ;
- > Article L.515-8 à L.515-12 dans le cadre des enquêtes publiques conjointes avec l'établissement de servitudes d'utilités publiques (établissement relevant de la directive SEVESO).

. Code de l'environnement - partie réglementaire - principalement :

- > Article R.123-1 à R.123-27 enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
 - > Articles R.512-1 à R.512-46 installations classées soumises à autorisation ;
- [D'autres textes législatifs et réglementaires encadrent des dispositions particulières à certaines catégories d'installations (carrières, ICPE avec servitudes etc.). De même, les installations nucléaires de base font l'objet d'une réglementation spécifique ;> Articles R.515-24 à R.515-31].*

. Régime des Installations Classées soumises à Autorisation.

Les installations classées soumises à autorisation sont celles qui présentent de graves dangers ou inconvénients pour les intérêts visés à l'article L.511-1 du Code de l'environnement. L'autorisation ne peut être accordée que si ces dangers ou inconvénients peuvent être prévenus par des mesures que spécifie l'arrêté préfectoral d'autorisation. Seules les installations classées soumises à autorisation font l'objet d'une enquête publique dans les formes prescrites par les articles R.512-2 et suivants du Code de l'environnement.

. Le décret n° 53-578 du 20 mai 1953 modifié relatif à la **nomenclature** des installations classées pour la protection de l'environnement ;

. La loi n° 2003-699 du 30/07/2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages ;

. Le décret n° 2011-2019 du 29/12/11 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements ;

. Le décret n°2011-2018 du 29/12/11 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;

. L'arrêté du 26/12/12 modifiant l'arrête du 31 janvier 2008 relatif au registre et à la déclaration annuelle des émissions polluantes et des déchets ;

- **L'arrêté du 2 février 1998** modifié, relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ;
- **L'arrêté du 4 octobre 2010** relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ;
- **L'arrêté du 2 mai 2013** relatif aux définitions, liste et critères de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles.

4**CLASSEMENT REGLEMENTAIRE DU PROJET**

Les installations classées sont répertoriées dans une nomenclature selon différents critères conduisant à soumettre ces installations au régime de l'autorisation, de l'enregistrement ou de la déclaration, en fonction de l'importance des dangers ou inconvénients qu'elles présentent pour l'environnement, la sécurité et la santé.

La nomenclature qui classe les ICPE est annexée à l'article R.511-9 du Code de l'environnement.

Cette nomenclature identifie cinq catégories de régimes différents, référencés par les lettres A - AS - E - D et DC. Seules les deux premières sont soumises au régime de l'enquête publique, la lettre «A» correspondant au régime de l'autorisation, et les lettres «AS» au régime de l'autorisation avec servitudes. La nomenclature précise, pour chaque activité soumise à autorisation, le rayon d'affichage.

Les installations à risques majeurs

- Seveso « seuil haut » correspondent aux installations définies par les seuils hauts de l'annexe 1 de la directive Seveso II 96/82/CE du conseil du 9 décembre 1996 Installations classées « AS » dans la nomenclature des installations classées
 - Seveso « seuil bas » correspondent aux installations définies par les seuils bas de l'annexe 1 de la directive Seveso II 96/82/CE du conseil du 9 décembre 1996
- Liste en annexe I de l'arrêté du 10 mai 2000

4.1 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

4.1.1 Régime applicable

Selon la nomenclature ICPE en vigueur au 1er juin 2015 (*dossier d'enquête p.35*), l'établissement faisant l'objet de la présente enquête publique est soumis à :

- Autorisation au titre de la rubrique 2930-1 ;
- Déclaration au titre des rubriques 2564-A, 4330 et 4802-2a.

Concernant les produits chimiques, le classement est déterminé au vu des caractéristiques prévisionnelles des substances et préparations appelées à être utilisées.
« Les volumes de produits restent limités, et ne nécessiteraient qu'une déclaration ».

4.1.2 Détermination du classement SEVESO du projet :

Référence réglementaire : article R511-11 du code de l'environnement

- Classement direct

Au vu de l'analyse du classement futur de l'établissement, il apparaît qu'aucun seuil SEVESO n'est dépassé de façon directe.

- Classement par la règle du cumul

La règle du cumul est utilisée pour évaluer de manière globale les dangers présentés par l'établissement, à savoir :

- les dangers pour la santé – catégorie (a) - qui correspondent aux rubriques 4100 à 4199 ;
- les dangers physiques – catégorie (b) - qui correspondent aux rubriques 4200 à 4499 ;

- les dangers pour l'environnement – catégorie (c) - qui correspondent aux rubriques 4500 à 4599.

Pour chaque catégorie, le calcul intègre la quantité de substance ou mélange dangereux susceptible d'être présente dans l'établissement, la quantité seuil-bas ou seuil-haut mentionnée dans la rubrique correspondante.

Il y a ainsi 3 sommes à calculer pour la règle de cumul seuil bas, et 3 autres pour la règle de cumul seuil haut. Si l'une des sommes est ≥ 1 , le statut SEVESO est avéré.

- Calcul appliqué à l'établissement de Champigny:

Le projet n'est pas concerné par les rubriques 4100 à 4199, relatives aux dangers pour la santé, ni par les rubriques 4500 à 4599, relatives aux dangers pour l'environnement.

Concernant les dangers physiques, le projet est soumis à la seule rubrique 4330. Aussi, aucun calcul de somme réduite n'est nécessaire.

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

4.1.3 Textes réglementaires applicables :

- Rubrique ICPE 2930. Régime de l'Autorisation. (pas d'arrêté ministériel spécifique).
- Rubrique ICPE 2564-A. Régime de la Déclaration. (arrêté ministériel du 21/06/04).
- Rubrique ICPE 4802. Régime de la Déclaration. (arrêté ministériel du 22/08/08).
- Rubrique ICPE 4802-2A. Régime de la Déclaration. (arrêté ministériel du 04/08/14).

La seule rubrique ICPE pour laquelle le site est soumis à Autorisation ne fait pas l'objet d'un arrêté ministériel de prescriptions pour ce régime. L'arrêté préfectoral du site définira les prescriptions à appliquer, notamment sur la base de l'étude de dangers du présent dossier.

Pour les installations soumises à déclaration, l'arrêté préfectoral du site pourra soit reprendre les prescriptions des arrêtés ministériels, soit édicter des prescriptions spécifiques au site.

Les prescriptions de l'arrêté préfectoral se distingueront en deux catégories :

- les dispositions constructives (implantation des locaux, résistance au feu des structures, etc.) ;
- les dispositions organisationnelles (consignes de sécurité, vérifications périodiques, mise à jour des documents relatifs à l'installation, etc.).

Les dispositions constructives prévues sur le site sont présentées dans la partie Etude des Dangers du rapport de présentation. Quant aux dispositions organisationnelles, elles seront à la charge du futur exploitant du SMR.

L'arrêté préfectoral du 01/02/16, en son article 1, mentionne également la rubrique 4330 qui concerne les liquides inflammables de catégorie 1.

4.2 Loi sur l'eau

Le livre II - Titre I - du code de l'environnement fixe les règles générales de gestion des ressources en eau et de protection des milieux aquatiques.

Il reprend entre autre la loi du 3 janvier 1992 dite "Loi sur l'Eau" modifiée par la loi du 30 décembre 2006 dite « Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques » et prévoit une procédure de déclaration ou de demande d'autorisation pour la mise en activité de certains ouvrages et la

réalisation de certains travaux, liés au domaine de l'eau (forages, aménagement de digues, imperméabilisation de surfaces, rejets dans les milieux aquatiques, etc.). La nomenclature des ouvrages et travaux concernés et des seuils de classement sont donnés par l'article R214-1 du code de l'environnement.

Cet article stipule que les installations classées pour la protection de l'environnement ne sont pas soumises à la procédure "Loi sur l'Eau" mais doivent cependant respecter les principes et les orientations de cette loi.

Le projet est visé par les rubriques suivantes :

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).

*Mise en place potentielle de pompages avec rejet des eaux pompées au réseau, en cas de présence d'eau lors des déblaiements de terres en phase travaux
Régime de classement D.*

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).

*Mise en place potentielle de pompages avec rejet des eaux pompées au réseau, en cas de présence d'eau lors des déblaiements de terres en phase travaux
Régime de classement D.*

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).

*Surface du site de 8,28 ha et bassin versant en amont de 3,4 ha. Surface totale à considérer : 11,7 ha
Régime de classement D.*

3.3.1.0 : Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant :

1° Supérieure ou égale à 1 ha (A) ;

2° Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D).

*Suppression de la zone humide de 0,57 ha du site
Régime de classement D.*

Le projet est soumis au régime de « Déclaration au titre de la loi sur l'eau ». En conséquence, le SMR ne fait pas l'objet d'un dossier « loi sur l'eau » à part entière. Les aspects « loi sur l'eau » sont traités dans le cadre du dossier ICPE. (**Annexe 2**)

4.3 Etablissement Recevant du Public (ERP)

Le site n'est pas en libre accès au public.

La zone dénommée « Maison des Projets » située au rez-de-parvis sera accessible à des petits groupes de visiteurs extérieurs qui seront accompagnés et encadrés par du personnel tout le long du parcours de visite.

L'établissement ne sera donc pas classé en ERP.

5.1 Le dossier d'Enquête Publique relative aux Installations Classées soumises à Autorisation

Il doit comporter - *articles R.512-3 à R.512-9 du Code de l'environnement* - en sus de l'avis de l'autorité environnementale :

- L'identification complète du demandeur, personne physique ou morale, ainsi que la qualité du demandeur ;
- L'emplacement sur lequel l'installation doit être réalisée ;
- La nature et le volume des activités ainsi que la ou les rubriques de la nomenclature dans lesquelles l'installation doit être classée ;
- Lorsque le demandeur de l'autorisation requiert l'institution de servitudes d'utilité publique prévues à l'article L.515-8 pour une installation classée à implanter sur un site nouveau, il fait connaître le périmètre et les règles souhaitées ;
- Les procédés de fabrication mis en œuvre, les matières utilisées, les produits fabriqués (sauf informations susceptibles d'entraîner la divulgation de secrets de fabrication) ;
- Les capacités techniques et financières de l'exploitant ;
- Une carte au 1/25 000 ou à défaut, au 1/50 000 sur laquelle sera indiqué l'emplacement de l'installation ;
- Un plan au 1/2500 au minimum des abords de l'installation jusqu'à une distance qui est au moins égale au dixième du rayon d'affichage fixé dans la nomenclature des installations classées pour la rubrique dans laquelle l'installation doit être rangée, sans pouvoir être inférieure à 100 mètres. Sur ce plan sont indiqués tous bâtiments avec leur affectation, les voies de chemin de fer, les voies publiques, les points d'eau, canaux et cours d'eau ;
- Un plan d'ensemble à l'échelle de 1/200 au minimum indiquant les dispositions projetées de l'installation ainsi que, jusqu'à 35 mètres au moins de celle-ci, l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que le tracé de tous les réseaux enterrés existants. Une échelle réduite peut, à la requête du demandeur, être admise par l'administration ;
- Une étude d'impact et son résumé non technique dont le contenu est défini de manière détaillée dans l'article R.122-5 du Code de l'environnement, lui-même complété par les éléments suivants prescrits dans l'article R.512-8, à savoir :

1° L'origine, la nature et la gravité des pollutions de l'air, de l'eau et des sols, les effets sur le climat, le volume et le caractère polluant des déchets, le niveau acoustique des appareils qui seront employés ainsi que les vibrations qu'ils peuvent provoquer, le mode et les conditions d'approvisionnement en eau et d'utilisation de l'eau ;

2° Les mesures réductrices et compensatoires mentionnées au 7° du II de l'article R.122-5 font l'objet d'une description des performances attendues, notamment en ce qui concerne la protection des eaux souterraines, l'épuration et l'évacuation des eaux résiduelles et des émanations gazeuses ainsi que leur surveillance, l'élimination des déchets et résidus de l'exploitation, les conditions d'apport à l'installation des matières destinées à y être traitées, du transport des produits fabriqués et de l'utilisation rationnelle de l'énergie ;

Pour les catégories d'installations définies par arrêté du ministre chargé des installations classées, ces documents justifient le choix des mesures envisagées et présentent les performances attendues au regard des meilleures techniques disponibles, au sens de la directive 2008/1/ CE du 15 janvier 2008 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution, selon les modalités fixées par cet arrêté ;

3° L'étude d'impact conformément à l'article R.122-4 et R.122-5 complété par les dispositions de l'article R.512-8 présente en outre les conditions de remise en état du site après exploitation.

- Une étude de dangers de l'installation, telle que définie à l'article R.512-9 du Code de l'environnement et son résumé non technique, lequel doit expliciter la probabilité, la cinétique et les zones d'effets des accidents potentiels, ainsi qu'une cartographie des zones de risques significatifs ;
- Une notice portant sur la conformité de l'installation projetée avec les prescriptions législatives et réglementaires relatives à l'hygiène et la sécurité du personnel ;
- Dans le cas d'une installation à implanter sur un site nouveau, l'avis du propriétaire, lorsqu'il n'est pas le demandeur, ainsi que celui du maire ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme, sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation ; ces avis sont réputés émis si les personnes consultées ne se sont pas prononcées dans un délai de quarante-cinq jours suivant leur saisine par le demandeur ;
- Pour les carrières et les installations de stockage de déchets, un document attestant que le demandeur est le propriétaire du terrain ou a obtenu de celui-ci le droit de l'exploiter ou de l'utiliser.

5.2 La procédure d'Enquête Publique relative aux Installations Classées soumises à Autorisation

L'enquête publique est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er du Code de l'environnement, sous réserve des dispositions suivantes :

1° Lorsque le dossier est complet, le préfet communique dans le mois la demande au président du tribunal administratif en lui indiquant les dates qu'il se propose de retenir pour l'ouverture et la clôture de l'enquête publique. Simultanément, il saisit l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, mentionnée à l'article L.122-1 et informe le demandeur de l'ensemble de ces saisines ;

2° Les communes, dans lesquelles il est procédé à l'affichage de l'avis au public prévu à l'article R.123-11, sont celles concernées par les risques et inconvénients dont l'établissement peut être la source et, au moins, celles dont une partie du territoire est située à une distance, prise à partir du périmètre de l'installation, inférieure au rayon d'affichage fixé dans la nomenclature des installations classées dont relève l'installation ;

3° Les résumés non techniques mentionnés au III de l'article R.512-8 et au II de l'article R.512-9 sont publiés sur le site internet de la préfecture dans les mêmes conditions que celles prévues par l'article R.123-11.

Lorsque l'installation fait l'objet d'un plan particulier d'intervention, en application du décret du 13 septembre 2005 relatif aux plans particuliers d'intervention concernant certains ouvrages ou installations fixes et pris en application de l'article 15 de la loi du 13 août 2004 relative à la modernisation de la sécurité civile, l'avis au public mentionné au I de l'article R.123-11 le mentionne ;

4° A la requête du demandeur, ou de sa propre initiative, le préfet peut disjoindre du dossier soumis à enquête et aux consultations prévues ci-après les éléments de nature à entraîner, notamment, la divulgation de secrets de fabrication ou à faciliter des actes susceptibles de porter atteinte à la santé, la sécurité et la salubrité.

. Publicité de l'enquête ICPE

La publicité des enquêtes ICPE relève des dispositions de l'article R.123-11 du Code de l'environnement et des modalités particulières exposées ci-dessus, en application de l'article R.512-14. Il y a lieu d'attirer l'attention sur le fait que la publicité sur les lieux est assurée directement par le demandeur de l'autorisation et non par l'autorité organisatrice.

. Durée de l'enquête

Conformément aux dispositions de l'article R.123-6, elle est d'au moins un mois. *(Cette durée est portée toutefois à six semaines dans le cas d'une ICPE avec servitudes, avec une réunion publique obligatoire organisée par le commissaire enquêteur).*

. Rapport et conclusions

Les dispositions relatives au rapport et aux conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête relèvent des articles R.123-19 à R.123-21 du Code de l'environnement.

Au regard des articles R.512-3 à R.512-9 du Code de l'environnement le dossier d'enquête publique relatif à la demande d'autorisation en vue d'exploiter un site de maintenance et de remisage dans le cadre de la ligne 15 Sud du grand Paris express sur le territoire de la commune de Champigny-sur-Marne semble être complet et a fait l'objet d'un arrêté de recevabilité par le préfet du Val-de-Marne.

Il est composé des pièces suivantes :

. Pièces Administratives

- Rapport de recevabilité du dossier de demande d'autorisation d'exploiter le SMR de Champigny par la SGP en date du 01 février 2016. (**Annexe 10**)
- Désignation des commissaires enquêteurs titulaire et suppléant par Madame la présidente du Tribunal Administratif de Melun en date du 24 mars 2016. (**Annexe 13**)
- Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique en date du 29/08/16. (**Annexe 14**)

. Dossier Technique

- Présentation du dossier ICPE,
- Etude d'impact (ICPE),
- Etude de dangers (ICPE),
- Notice d'hygiène et de sécurité,
- Résumé non technique,
- Annexes. Série de Plans au 1/200 : légende, division par secteurs Est et Ouest, Abords à 35m et à 100m, Niveaux 0, 01, 02).
- Avis de l'Autorité Environnementale,

6.1 Avis de l'Autorité Environnementale

L'avis de l'autorité environnementale précédant la finalisation du dossier d'enquête, il est préférable de l'aborder en préalable.

Une évaluation environnementale *a priori* des impacts du projet sur l'environnement a été réalisée en 2010 à l'échelle du programme du Grand Paris Express dans son ensemble. Cette évaluation a été soumise au débat public.

Ensuite, les études d'impact successives par tronçon de ligne, réalisées de manière coordonnée avec les études d'insertion technique des infrastructures, permettent de faire évoluer les tracés et les méthodes constructives du projet en fonction des enjeux environnementaux, anthropiques, ainsi que des contraintes technico-économiques.

L'étude d'impact du site de maintenance s'inscrit dans cette démarche et propose une analyse des effets cumulés de la ligne 15 Sud.

Du fait du statut de la Société du Grand Paris, l'Autorité environnementale est le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

6.1.1 Avis du CGEDD N° 2016-13 du 4 mai 2016. (Annexe 9)

Les recommandations suivantes ressortent de l'Avis de l'Autorité Environnementale:

. Sur la présentation de la demande et les enjeux environnementaux

- préciser l'emprise du SMR et de la cartographe, en distinguant d'une part la superficie en phase d'exploitation, telle qu'elle sera délimitée par clôture, et d'autre part les superficies supplémentaires nécessaires à la réalisation du chantier.
- indiquer la nature et les caractéristiques des projets urbains prévus sur ces dernières à l'issue du chantier.
- actualiser les éléments du dossier, sous une forme permettant clairement d'en identifier les évolutions (autorisations nouvelles concernant le site du SMR, travaux tels qu'ils auront été réalisés au moment de l'enquête publique).
- compléter le dossier d'enquête publique d'une part par la dernière version de l'étude d'impact de la ligne 15 Sud, telle que soumise aux consultations publiques dans le cadre des procédures conjointes « loi sur l'eau » et « permis de construire des gares » et d'autre part par l'ensemble des informations et engagements du maître d'ouvrage du projet concernant ce site ou susceptible de l'affecter, notamment issus de ces consultations.

. Sur l'étude d'impact

- actualiser le dossier en tenant compte de l'approbation en décembre 2015 du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands, et du plan de gestion des risques d'inondation du bassin Seine-Normandie.
- indiquer les mesures prévues ou à prévoir vis-à-vis de l'aléa « retrait-gonflement » des argiles.
- fournir les résultats des investigations hydrogéologiques réalisées au droit du site, permettant de caractériser d'une part la productivité des aquifères, et d'autre part l'état de la pollution des nappes au droit du site. Elle recommande également de réaliser rapidement les investigations complémentaires prévues pour disposer d'un état de connaissance satisfaisant des liens hydrauliques éventuels existants entre les nappes.
- préciser les superficies et les caractéristiques des zones d'enjeu écologique, d'en présenter une cartographie de synthèse, d'identifier précisément les secteurs affectés, et de joindre au dossier d'enquête publique le dossier présenté pour l'obtention de la dérogation à la protection des espèces protégées, ainsi que l'avis du Conseil national de protection de la nature.
- fournir une estimation des coûts des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les impacts du SMR (tout particulièrement pour ce qui concerne la gestion des déblais et autres déchets, ainsi que pour ce qui concerne les milieux naturels).
- compléter l'appréciation des impacts sur l'eau et les nappes afin de répondre aux dispositions de l'article L 214-7 du code de l'environnement, et de fournir une description précise des mesures prévues pour éviter, les réduire, et le cas échéant les compenser.
- réévaluer les besoins en eau sur la base de consommations optimisées.
- préciser les volumes et la quantité des sols pollués et autres déchets qui sont susceptibles de devoir faire l'objet d'une mise en décharge.
- rappeler explicitement les conséquences de l'extension de la RD10, des projets urbains connexes, et le cas échéant des autres projets connus, afin de mettre en cohérence l'ensemble des informations du dossier concernant le devenir des milieux naturels voisins et des continuités écologiques.

- évaluer les reports de trafic liés à la réalisation du SMR et de préciser les mesures éventuelles prévues pour la bonne information des usagers, en phase travaux et après.
- compléter l'étude d'impact par :
 - .un bilan des consommations énergétiques nettes, après mesure d'évitement ou de réduction à renforcer,
 - .un bilan, brut et net, des émissions de gaz à effet de serre, après mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation.
- préciser les performances attendues des deux chaudières au gaz en termes de règles atmosphériques.

. Sur l'étude de dangers

- préciser de quelle façon le maître d'ouvrage prévoit de garantir en toutes circonstances le confinement du volume calculé des eaux d'extinction des incendies, par toutes mesures de natures de maîtrise des risques appropriée.

. Sur le résumé non technique

- prendre en compte les conséquences des recommandations du présent avis.

6.1.2 Réponse du maître d'ouvrage

La majorité des observations de l'avis de l'Autorité Environnementale (AE) font l'objet d'une réponse point par point dans le document joint au dossier d'enquête intitulé « Avis délibéré de l'Autorité Environnementale... et compléments apportés ». (**Annexe 9.2**)

Certaines remarques de l'AE ont conduit à des modifications dans le dossier de demande d'autorisation ICPE. A chaque modification ou précision apportée, cela apparaît sous la forme d'un encadré : « *information ajoutée suite à l'avis de l'Autorité environnementale* »

6.2 Motivations de la demande d'autorisation d'exploiter le SMR

Les enjeux du projet faisant l'objet de la présente demande d'autorisation sont explicités dans le dossier de présentation (repris au §1 du présent rapport).

Le Site de Maintenance et de Remisage de Champigny-sur-Marne constitue une des principales pièces du système général de fonctionnement de la ligne 15 Sud du « Grand Paris Express ».

La réalisation de la Ligne 15 Sud permettra notamment de:

- Relier des territoires stratégiques connaissant une forte dynamique d'aménagement (futur pôle culturel international de l'île Seguin, projet de ZAC « Campus Grand Parc » autour de l'Institut Gustave Roussy à Villejuif, Opération d'Intérêt National Orly-Rungis / Seine Amont (intégrant notamment la reconversion de la zone industrielle des Ardoines à Vitry-sur-Seine);
- Desservir des secteurs d'enseignement, de recherche et d'innovation de pointe, à l'image de la Vallée Scientifique de la Bièvre et de la Cité Descartes. La plupart de ces « territoires de projet » font l'objet de réflexions en vue de l'élaboration de contrats ou de schémas de développement territorial, associant l'État et les collectivités locales ;
- Desservir le secteur de Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux dont la densité d'emploi et d'habitat est particulièrement élevée ;
- Présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue ;
- Contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération ;

- Améliorer la desserte de secteurs denses de proche couronne ne bénéficiant pas d'une offre de transport en commun structurante et favoriser l'égalité des territoires ;
- Faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés, par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées ;
- Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

Le SMR assurera la maintenance en atelier du matériel roulant (dépannage, entretien, remplacement) ainsi que le lavage et le remisage des trains. Il comportera 19 voies, pour une capacité d'accueil de 70 trains et accueillera à terme 60% du parc de matériel roulant de la ligne 15 Sud.

Le SMR comprend également le Poste de Commandement Centralisé (PCC), véritable centre névralgique du système, par lequel transitent toutes les informations relatives à l'exploitation et à la supervision de la ligne. Le site de Champigny commande ainsi la circulation de l'ensemble des trains de la ligne ; il centralise par ailleurs toutes les remontées d'information ayant trait aux gares, aux systèmes d'exploitation et à l'énergie.

6.3 L'Etude d'impact

La reprise in extenso du sommaire de **l'étude d'impact** permet de mesurer l'ampleur des problématiques abordées :

« 1. Introduction

2. État initial de l'environnement

2.1 Climatologie

- 2.1.1 Climat local
- 2.1.2 Pluviométrie
- 2.1.3 Températures
- 2.1.4 Vents
- 2.1.5 Évapotranspiration
- 2.1.6 Foudre

2.2 Relief – Topographie

- 2.2.1 Au niveau de l'aire d'étude
- 2.2.2 A l'échelle du SMR

2.3 Eaux superficielles et risques associés

- 2.3.1 Présentation du réseau hydrographique, des documents de planification et des masses d'eau
- 2.3.2 Hydrologie
- 2.3.3 Qualité des eaux superficielles
- 2.3.4 Usages liés aux eaux superficielles
- 2.3.5 Risques d'inondation liés aux débordements de cours d'eau
- 2.3.6 Risque de ruissellement

2.4 Géologie

- 2.4.1 Méthodologie d'étude
- 2.4.2 Géologie à l'échelle du plateau de Champigny
- 2.4.3 Géologie détaillée à l'échelle du site

2.5 Risques géologiques

- 2.5.1 Risques associés à la sismicité
- 2.5.2 Risques associés à la présence d'anciennes carrières

- 2.5.3 Risques associés à la présence de Gypse dans le sous-sol
- 2.5.4 Risques associés au phénomène de retrait-gonflement des argiles en surface
- 2.5.5 Risques associés à la présence d'argiles dans le sous-sol

2.6 Hydrogéologie

- 2.6.1 Généralités
- 2.6.2 Méthodologie retenue par la Société du Grand Paris
- 2.6.3 Déroulement du projet et données utilisées pour la description du milieu
- 2.6.4 Contexte hydrogéologique au droit du SMR
- 2.6.5 Productivité et battement des nappes concernées
- 2.6.6 Usages des eaux souterraines
- 2.6.7 Qualité des eaux souterraines

2.7 Risques hydrogéologiques

- 2.7.1 Risques associés à l'effet barrage
- 2.7.2 Risques associés à la réalisation de pompages d'eau souterraine
- 2.7.3 Risques associés au rejet des eaux souterraines
- 2.7.4 Risques associés à la mise en communication de nappes
- 2.7.5 Risques d'inondation par les nappes souterraines

2.8 Occupation du sous-sol

2.9 Gestion des terres et milieux pollués

- 2.9.1 Gestion des déblais
- 2.9.2 Risques pyrotechniques
- 2.9.3 Milieux pollués

2.10 Vibrations

- 2.10.1 Notions sur les vibrations
- 2.10.2 Démarches
- 2.10.3 Enjeux liés aux vibrations pour le SMR

2.11 Milieux naturel, la faune, la flore, les continuités écologiques et Natura 2000

- 2.11.1 Généralités
- 2.11.2 Recensement des zonages du patrimoine naturel aux environs du SMR
- 2.11.3 Habitats naturels et semi-naturels
- 2.11.4 Enjeux relatifs aux continuités écologiques

2.12 Boisements au sens du Code forestier

- 2.12.1 Rappel méthodologique
- 2.12.2 Contexte forestier

2.13 Zones humides

- 2.13.1 Généralités
- 2.13.2 Cadrage réglementaire
- 2.13.3 Outil de planification
- 2.13.4 Méthodologie d'identification des zones humides potentielles
- 2.13.5 Méthode de délimitation réglementaire appliquée sur les secteurs d'aménagements
- 2.13.6 Résultats de la délimitation

2.14 Agriculture et pédologie

- 2.14.1 Occupation agricole du sol et jardins familiaux
- 2.14.2 Pédologie
- 2.14.3 Produits d'origine et de qualité

2.15 Paysage, patrimoine architectural et archéologie

- 2.15.1 Paysage
- 2.15.2 Patrimoine culturel protégé
- 2.15.3 Patrimoine archéologique

2.16 Population, emploi et occupation du sol

- 2.16.1 Populations
- 2.16.2 Emploi
- 2.16.3 Occupation du sol

2.17 Urbanisme réglementaire

- 2.17.1 Outils de structuration de l'espace
- 2.17.2 Plan local d'urbanisme
- 2.17.3 Contrat de Développement Territorial (CDT)

2.18 Risques technologiques

- 2.18.1 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
- 2.18.2 Risque lié au transport de marchandises dangereuses (TMD)
- 2.18.3 Risque lié aux canalisations de transport de matières dangereuses

2.19 Infrastructures de transport

- 2.19.1 Routes
- 2.19.2 Voies ferrées
- 2.19.3 Aéroports
- 2.19.4 Voies navigables

2.20 Environnement sonore

- 2.20.1 Notions préalables
- 2.20.2 Cadre réglementaire
- 2.20.3 Méthodologie d'analyse de l'environnement sonore
- 2.20.4 Caractérisation de l'environnement sonore du SMR

2.21 Ondes électromagnétiques

- 2.21.1 Généralités
- 2.21.2 Principes d'analyse des ondes électromagnétiques
- 2.21.3 Etat des lieux des ondes électromagnétiques

2.22 Qualité de l'Air

- 2.22.1 Cadre réglementaire
- 2.22.2 Polluants atmosphériques
- 2.22.3 Qualité de l'air sur la commune

2.23 Synthèse des enjeux du SMR identifiés par l'état initial

- 2.23.1 Critères de hiérarchisation
- 2.23.2 Tableau de synthèse des enjeux

3. Présentation détaillée du projet

3.1 Esquisse des principales solutions examinées et raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu

- 3.1.1 Choix du site
- 3.1.2 Choix du raccordement à la ligne 15 Sud
- 3.1.3 Choix architecturaux et paysagers du site

3.2 Architecture du bâtiment

- 3.2.1 Configuration générale
- 3.2.2 Dimensions du bâtiment
- 3.2.3 Dispositions constructives

3.3 Effectifs et horaires de fonctionnement

- 3.3.1 Effectifs
- 3.3.2 Horaires de fonctionnement

3.4 L'accueil et le gardiennage

3.5 Le matériel roulant et la méthode de livraison

- 3.5.1 Le matériel roulant
- 3.5.2 La livraison des rames
- 3.5.3 La livraison des bogies du matériel roulant

3.6 Description du SMR par zone d'activité

- 3.6.1 Les positions d'échange, de passage et d'attente (A)
- 3.6.2 L'atelier de maintenance des trains (B)
- 3.6.3 Le hall de remisage (C)
- 3.6.4 Propreté du matériel roulant (D)

3.6.5 Le bâtiment tertiaire (E1)

3.6.6 Les locaux techniques

3.7 Réseaux et utilités

3.7.1 Alimentation et rejet en eau

3.7.2 Électricité

3.7.3 Chauffage, climatisation, ventilation

3.7.4 Ventilation

3.7.5 Air comprimé

3.8 Maintenance et entretien du bâtiment

3.9 Conditions de remise en état du site

4. Effets du projet sur l'environnement et mesures d'accompagnement

4.1 Contexte environnemental du projet

4.1.1 Démarche environnementale pour le projet

4.1.2 Profil QEB du projet

4.2 Climatologie

4.3 Relief et topographie

4.4 Gestion de l'eau

4.4.1 Prélèvement et consommation en eau

4.4.2 Gestion des rejets d'eaux pluviales

4.4.3 Gestion des eaux usées

4.5 Géologie

4.5.1 En phase chantier

4.5.2 En phase d'exploitation

4.6 Hydrogéologie

4.6.1 En phase chantier

4.6.2 En phase d'exploitation

4.7 Occupation du sous-sol

4.7.1 En phase chantier

4.7.2 En phase d'exploitation

4.8 Gestion des déchets

4.8.1 En phase chantier

4.8.2 En phase d'exploitation

4.9 Pollution des sols et des eaux souterraines

4.9.1 En phase chantier

4.9.2 En phase d'exploitation

4.10 Vibrations

4.10.1 En phase chantier

4.10.2 En phase d'exploitation

4.11 Milieu naturel, faune, flore et continuités écologiques

4.11.1 En phase chantier

4.11.2 En phase d'exploitation

4.12 Natura 2000

4.13 Boisement au sens du code forestier

4.13.1 En phase chantier

4.13.2 En phase d'exploitation

4.14 Impact sur les zones humides

- 4.14.1 *En phase chantier*
- 4.14.2 *En phase d'exploitation*

4.15 Agriculture et pédologie

4.16 Paysage, patrimoine architectural et archéologique

- 4.16.1 *Intégration dans le paysage*
- 1.1.2 *Patrimoine architectural*
- 4.16.2 *Patrimoine archéologique*

4.17 Population, Emploi

- 4.17.1 *Population*
- 4.17.2 *Emploi*

4.18 Urbanisme réglementaire

4.19 Risques technologiques

4.20 Trafic

- 4.20.1 *En phase chantier*
- 4.20.2 *En phase d'exploitation*

4.21 Consommation énergétique et gaz à effet de serre – impact sur le climat

- 4.21.1 *Énergie*
- 4.21.2 *Gaz à effet de serre*

4.22 Environnement sonore

- 4.22.1 *En phase chantier*
- 4.22.2 *En phase d'exploitation*

4.23 Ondes électromagnétiques

- 4.23.1 *En phase chantier*
- 4.23.2 *En phase d'exploitation*

4.24 Pollution de l'air et nuisance olfactives

- 4.24.1 *Effets des principaux polluants atmosphériques*
- 4.24.2 *En phase chantier*
- 4.24.3 *En phase d'exploitation*

4.25 Hygiène, salubrité publique, sécurité et santé

- 4.25.1 *Impacts sur l'hygiène et la salubrité publique*
- 4.25.2 *Impacts sur la sécurité*
- 4.25.3 *Effets sur la santé*

4.26 Émissions lumineuses

- 4.26.1 *En phase chantier*
- 4.26.2 *En phase exploitation*

4.27 Synthèse des impacts et des mesures d'accompagnement mise en oeuvre

- 4.27.1 *En phase chantier*
- 4.27.2 *En phase d'exploitation*
- 4.27.3 *Coûts des principales mesures du projet*

5. Situation du projet par rapport à l'affectation des sols et aux documents de planification

5.1 Compatibilité avec l'affectation des sols

- 5.1.1 *Plan Local d'Urbanisme de Champigny-sur-Marne*
- 5.1.2 *Plan Local d'Urbanisme de Villiers-sur-Marne*
- 5.1.3 *Servitudes d'utilité publique*

5.2 Compatibilité du projet par rapport au Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)

5.3 Articulation du projet par rapport au Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE)

5.4 Compatibilité du projet avec le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) dans le projet

5.5 Articulation du projet par rapport au Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

5.6 Articulation du projet par rapport au Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE)

5.7 Situation du projet par rapport au Contrat de Développement Territorial (CDT)

5.8 Situation du projet par rapport au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

6. Analyse des effets cumulés avec d'autres projets

6.1 Recensement des autres projets connus dans le voisinage du site

- 6.1.1 DDAE de LASCO
- 6.1.2 Aménagement du quartier Marne-Europe
- 6.1.3 Prolongation de la RD10
- 6.1.4 Bassin de la Bonne Eau
- 6.1.5 Grand Paris Express

6.2 Appréciation des impacts cumulés

- 6.2.1 Climatologie
- 6.2.2 Relief - Topographie
- 6.2.3 Gestion de l'eau
- 6.2.4 Géologie
- 6.2.5 Hydrogéologie
- 6.2.6 Occupation du sous-sol
- 6.2.7 Gestion des déchets
- 6.2.8 Vibrations
- 6.2.9 Zones naturelles
- 6.2.10 Agriculture et pédologie
- 6.2.11 Paysage
- 6.2.12 Patrimoine architectural et archéologie
- 6.2.13 Population, emploi
- 6.2.14 Risques technologiques
- 6.2.15 Trafic
- 6.2.16 Environnement sonore
- 6.2.17 Ondes électromagnétiques
- 6.2.18 Qualité de l'air
- 6.2.19 Salubrité publique, sécurité
- 6.2.20 Effets sur la santé
- 6.2.21 Émissions lumineuses

6.3 Synthèse des effets cumulés

- 6.3.1 En phase chantier
- 6.3.2 En phase d'exploitation

7. Synthèse de l'étude d'impact à l'échelle de la ligne 15 Sud

7.1 Synthèse des enjeux identifiés par l'état initial de la ligne 15 sud

7.2 Synthèse de l'impact de la ligne 15 et des mesures associées

- 7.2.1 En phase chantier
- 7.2.2 En phase exploitation

8. Méthodologie de réalisation de l'étude et difficultés rencontrées...

8.1 État initial

- 8.1.1 Milieu physique
- 8.1.2 Milieux naturels et habitats, faune, flore
- 8.1.3 Milieu humain

8.1.4 Critères de hiérarchisation des enjeux identifiés

8.2 Impacts du site et mesures d'accompagnement

8.2.1 Impacts sur l'eau

8.2.2 Impacts sur les eaux souterraines

8.2.3 Impacts sur les déchets

8.2.4 Impacts sur les milieux naturels et habitats, faune, flore

8.2.5 Impacts sur le bruit

8.2.6 Impacts sur l'air et sur la santé »

6.3.1 Les principaux impacts et enjeux environnementaux

Conformément à l'article L.122-7 du code de l'environnement, le CGEDD a émis de nombreuses recommandations qui ont pour la plupart été prises en compte dans le document final présenté à l'enquête par le maître d'ouvrage.

Ces modifications, ajustements ou compléments sont indiqués par un encadré avec la mention « Information ajoutée suite à l'avis de l'Autorité environnementale ».

Dans un souci de synthèse, pour le présent rapport, sont extraits de l'étude d'impact les thèmes et sujets dont les enjeux ou impacts sont jugés « modérés » ou « forts » tel qu'ils ressortent des tableaux de synthèse du résumé non technique:

6.3.1.1. Etat initial

. Topographie :

Modéré : « Relief peu vallonné à l'échelle du plateau de Champigny, mais pente marquée sur le site, du sud vers le nord.

. Eaux superficielles – ruissellement :

Modéré : « Le site se trouve dans un secteur de pentes marquées, donc sensible sur ce sujet. L'emprise est partiellement boisée ».

. Géologie :

Fort : « Sur le site du SMR, l'aléa de retrait et gonflement des argiles est moyen à fort. Une zone de carrière à ciel ouvert dans le Calcaire de Champigny est suspecté au niveau du plateau de Champigny. Néanmoins, d'après le Plan de Prévention des risques Naturels prévisibles par affaissements et effondrements de terrain, le site du SMR se trouve en dehors de la zone d'aléa du risque d'affaissement et effondrement de terrain ».

. Eaux souterraines :

Fort : « En l'absence de couche imperméable, la nappe des calcaires de Champigny est vulnérable vis-à-vis d'une éventuelle pollution de surface. Sa qualité chimique est médiocre, ses réserves baissent. L'objectif de bon état est reporté à 2027 ».

. Etat de la pollution des sols :

Fort : « 14 sites BASIAS sont localisés dans un rayon de 500 mètres. L'un d'eux est localisé dans l'emprise du projet. Il s'agit du site n°IDF9401207, occupé par la société CENTER BESTIAUX, et ayant comme activité principale la transformation, la conservation de la viande et la préparation de produits à base de viande, de charcuterie et d'os (dégraissage, dépôt, équarrissage).

Certains des autres sites BASIAS peuvent constituer des sources potentielles de pollution aux hydrocarbures (HCT : C5-C40, HAP, BTEX, etc.) principalement, mais également en COHV et métaux.

Aucun site BASOL n'est recensé dans l'aire d'étude.

Les investigations sur les sols et les eaux réalisées au droit du site ont mis en évidence des dépassements sur certains polluants (métaux et hydrocarbures dans les sols, manganèse, plomb et MES dans les eaux souterraines) ».

. Zonages du patrimoine naturel :

Modéré : « Dans l'aire d'étude (élargie à 5 km) sont recensés : 5 ZNIEFF, 2 espaces naturels sensibles (ENS) et 2 arrêtés de protection de biotope (APB). Le site du SMR Champigny se situe en dehors de ces zonages ».

. Faune, flore et milieux naturels :

Modéré : « Le site du SMR constitue une zone de friche et de végétation prairiale qui hébergent de nombreuses espèces d'oiseaux et d'insectes patrimoniaux et protégés. Environ 0,65 ha d'habitats, accueillant 3 espèces protégées, chevauchent l'emprise du site. La flore ne présente pas d'enjeu particulier sur le site.

. Continuités écologiques :

Modéré : « L'aire d'étude est dans un contexte très urbain. Les milieux semi-naturels et aménagés sont très anthropisés et dégradés et n'appartiennent à aucune des trames définies par le SRCE. Par conséquent, le site du SMR ne constitue pas un réservoir écologique à l'échelle régionale. Néanmoins, il est en interaction directe avec la liaison entre le golf de Villiers-sur-Marne, le Parc du Plateau et la place Patrick Le Roux, reconnue pour son intérêt écologique en contexte urbain ».

. Boisement :

Fort : Environ 0,5 ha du boisement (au sens du Code Forestier) de Champigny est localisé sur l'emprise du SMR.

. Zones humides :

Modéré : « Selon la cartographie des zones humides potentielles, établie par le DRIEE, la partie sud du site du SMR Champigny se situe en limite de l'enveloppe d'alerte de classe 3. Les investigations réalisées sur le site ont permis de délimiter 0,57 ha de zone humide dans la partie est du SMR Champigny, qui sont dans un état de conservation particulièrement dégradé ».

. Urbanisme :

Modéré : « La commune de Champigny-sur-Marne possède un PLU et est concernée par plusieurs plans et schémas d'aménagements (CDT, SDAGE, SRCE...) »

. Environnement industriel :

Modéré : « 4 ICPE sont recensées dans l'aire d'étude, dont une située à moins de 70 mètres au nord du site du SMR. Il s'agit d'une entreprise de traitement de surface ».

. Environnement sonore :

Fort : « Environnement calme à très bruyant, caractérisé par un bruit de fond du aux voies de circulation ».

. Ondes électromagnétiques :

Modéré : « L'activité du site est source d'ondes électromagnétiques, par la présence de caténaires et circulation de train »s.

. Qualité de l'air :

Modéré : « La commune de Champigny-sur-Marne est située dans le périmètre de la zone sensible pour la qualité de l'air en Ile-de-France. Les objectifs de qualité de certains polluants sont ponctuellement dépassés sur l'aire d'étude (notamment à proximité des axes routiers). Les GES représentent à eux seuls 99,5% des émissions de la commune. Les secteurs les plus contributeurs de la pollution atmosphérique sont le résidentiel tertiaire et le trafic routier. Les activités industrielles, les chantiers et l'agriculture sont très peu représentés sur la commune ».

6.3.1.2. En phase chantier

. Hydrodynamiques des aquifères concernés

« La réalisation du projet de SMR risque de modifier les écoulements des eaux présentes dans la nappe potentiellement présente dans les remblais superficiels et dans la nappe des marnes de Pantin. L'ouvrage est globalement orienté dans le même sens que l'écoulement des eaux au droit du site ce qui limite le risque d'effet barrage. Cependant, il sera nécessaire de veiller à la maîtrise des eaux contenues dans ces horizons, afin d'éviter les variations hydriques susceptibles d'engendrer des tassements et gonflement ».

. Eau - Gestion des eaux pluviales :

Modéré : « La topographie du site génère un ruissellement des eaux pluviales important, les eaux pluviales peuvent être chargées en polluants (MES, DCO, DBO5 et hydrocarbures) ».

Mesure de réduction : « Rejet au bassin de la Bonne Eau, dont la conception intègre le SMR sans restriction de débit. Régulation et traitement des eaux pluviales au sein de l'emprise afin de respecter les exigences de qualité du gestionnaire de réseau : le traitement minimal comprend des décanteurs lamellaires couplés à un séparateur d'hydrocarbures ; et au besoin une filtration sur charbons actifs ».

. Déchets :

Modéré : « Réalisation de démolition (20 000 tonnes) et d'excavation (650 000 tonnes) ».

Mesure de réduction : « Les déchets sont triés par catégories, puis évacués dans des filières de récupération adaptées. Les centres de récupération sont choisis en fonction de leur proximité et de leur accessibilité. Mise en place d'un Schéma Directeur d'Élimination des Déblais de chantiers à l'échelle de la Ligne 15 sud ».

. Milieu naturel, Faune, Flore, Boisement :

« Le site du SMR est en interaction directe avec la liaison entre le golf de Villiers-sur-Marne, le Parc du Plateau et la place Patrick Le Roux, reconnue pour son intérêt écologique en contexte urbain ».

« L'entité boisée à l'est du site couvre environ 2,83 ha. Elle comprend 1,04 ha de boisement au sens du code forestier, dont environ la moitié est sur l'emprise même du SMR. La destruction de cette surface de 4 942 m², pour la création du SMR, est soumise à demande d'autorisation de défrichement.

L'autorisation de défrichement a été délivrée le 1er février 2016 ». (**Annexes 3 et 23**)

« Les études ont permis d'identifier 1,83 ha de zones humides dans le secteur, dont 0,57 ha chevauchent l'emprise du SMR Champigny. Ces zones humides sont dans un état de conservation particulièrement dégradé ».

Fort : « Les opérations de terrassement et de défrichement entraînent la destruction de plusieurs habitats et favorisent l'expansion d'espèces invasives.

La surface défrichée est de 4 942 m² »

Mesures d'évitement : « Le calendrier des travaux sera adapté de telle sorte que les opérations de défrichement et/ou de terrassement commencent en dehors de la période de reproduction des oiseaux. Délimitation de l'emprise du chantier afin d'éviter toute extension ».

Mesures de réduction : « Mise en place d'un processus de capture/déplacement en amont de la phase chantier afin de réduire les risques de destruction d'individus d'insecte.

La zone travaux sera rendu peu attractive pour les espèces invasives par un enlèvement des habitats de refuges en amont de la phase chantier.

Les surfaces mises à nu seront revégétalisées rapidement pour éviter une expansion des espèces végétales invasives ». (**Annexe 5**)

Mesure d'accompagnement : « Restauration d'îlots boisés dans la partie sud-est du site

Mesure de compensation : « Mise en place d'une toiture végétalisée en liaison avec le sol, dont la dimension écologique a été prise en compte lors des phases de conception et la continuité avec l'environnement sera assurée.

Restauration de friches similaires à celles présentes sur le secteur d'aménagement du SMR prévue dans le PRIF d'Étrechy (ex-situ).

HORS SITE - Mesures de compensation du défrichement sont en cours de définition en concertation avec l'ONF : a priori, opérations d'enrichissement, du boisement de Notre-Dame ou bien boisement de Sénart, par plantation ». (**Annexe 22**)

. Zones humides :

Modéré : « Suppression partielle d'une zone humide qui est fortement dégradée ».

Mesure d'évitement : « Délimitation de l'emprise du chantier afin d'éviter toute extension »

Mesures d'accompagnement : « Intégration de zones humides aux espaces verts du site et sur la toiture végétalisée ».

Mesure de compensation : « HORS SITE – Restauration de 80 ha de lande humide en Forêt de Notre Dame (Commune de Santeny – 94) gérée par l'ONF ».

. Trafic :

Modéré : « Le trafic induit par le chantier sera conséquent et encombrera les voies de circulation actuelles.

Les travaux sur les voies de circulation actuelles seront réalisés sur une courte période.

Nuisances sonores, pollution, salissures des voies publiques

Mesures de réduction :

Trafic uniquement en journée

Lavage des roues en sortie de site

Limitation de la hauteur de chargement des bennes, pose de bâche ou filets

.Consommation énergétique et gaz à effet de serre – Impact sur le climat :

Modéré : « le béton est source d'émissions de CO2 »

Mesure de réduction : « Une démarche « bas carbone » sera mise en place : une certaine proportion du volume de béton utilisé pour la construction sera de type « béton bas carbone », fabriqué à partir de combustibles alternatifs recyclés, ce qui permettra une réduction des émissions en phase de construction ».

Modéré : « les véhicules de chantier sont sources d'émissions atmosphériques ».

Mesures d'évitement : « les véhicules utilisés seront récents, régulièrement entretenus, et répondront aux normes en vigueur ».

.Nuisances sonores :

Modéré : « Le chantier est source de bruit mais l'environnement sonore est déjà important ».

Mesure de réduction : « Le chantier prendra en compte les exigences d'une charte « chantier vert ». Travaux en période de jour ».

. Intégration dans le paysage :

Fort : « Un chantier de cet ampleur entraîne nécessairement une dégradation du paysage » :

Mesure de réduction : « La tenue du chantier sera soignée et des palissades occultantes seront implantées, notamment vis-à-vis de la RD10 ».

. Pollution de l'air et nuisances olfactives :

Fort : « Les opérations provoqueront des envols de poussières, et les sols sont chargés en métaux ».

Mesure de réduction : « Les voiries seront régulièrement arrosées ».

Modéré : les véhicules de chantier sont sources d'émissions atmosphériques.

Mesures de réduction :

Les moteurs des camions et des engins seront coupés lorsqu'ils seront à l'arrêt (phases d'attente pour chargement/déchargement ...)

6.3.1.3. En phase d'exploitation

. Eau - Consommation

Fort : « L'activité du site est consommatrice d'eau (besoins sanitaires, lavage des trains, des sols, arrosage des espaces verts...) »

Mesures de réduction : « Récupération des eaux pluviales des toitures minérales (utilisées notamment pour le nettoyage des sols et l'arrosage des espaces verts). Recyclage des eaux de la MAL à plus de 80%. Systèmes hydro-économiques pour les eaux sanitaires ».

. Eau - Gestion des eaux pluviales

Fort : « la surface du site génère un volume d'eaux pluviales important.

Mesures de réduction :

Rejet au bassin de la Bonne Eau, dont la conception intègre le SMR sans restriction de débit.

Toiture du hall de passage (plus de 20 000 m²) végétalisée ce qui réduit les rejets EP

Régulation et traitement des eaux de voirie et de toiture non récupérées par un séparateur d'hydrocarbures

. Eau - Qualité des rejets industriels :

Modéré : « Les rejets du site sont dirigés vers la station d'épuration communale et leur acceptabilité peut en première approche être établie. Cependant, les flux en polluants induits par les eaux industrielles ne peuvent pas être déterminés à ce stade de l'étude ».

Mesures de réduction : « Un traitement sera réalisé avant rejet en fonction de la qualité des eaux – Le traitement pressenti à l'heure actuelle est un bassin de neutralisation du pH et une cuve spécifique pour les eaux de lavage des trains ».

. Hydrogéologie :

Faible à modéré : « L'effet barrage engendré par l'excavation crée une hausse locale de la piézométrie de la nappe des Marnes de Pantin ».

Mesures de suivi : « Évaluation précise de l'effet barrage par un piézomètre. Celui-ci devra être mis en place en phase chantier ».

. Déchets :

Modéré : le site ne génère pas beaucoup de déchet par nature. Les principaux déchets sont des papiers/cartons et des métaux »

Mesure de réduction : « Le site effectuera un tri sélectif pour optimiser la valorisation des déchets. La déchetterie du site est équipée d'un compacteur ».

. Pollution des sols et des souterraines :

Modéré : « Le site est source de pollution à plusieurs niveaux : produits chimiques divers (solvants, chlore...), eaux souillées, etc... »

Mesure d'évitement : « Présence d'une dalle béton au sol .Stockage des produits sur rétention. Imperméabilisation des sols. Collecte des effluents dans les réseaux d'eau ».

Mesure de réduction : « Traitement des eaux avant rejet ou réutilisation ».

. Gaz à effet de serre – Impact sur le climat :

Modéré : « Le site est source de rejets atmosphériques :

les gaz de combustion issus des chaudières au gaz naturel (puissance 1,4 MW)

les dégagements gazeux des véhicules,

Les émissions de solvants des fontaines de dégraissage et les fluides frigorigènes en cas de fuite sont négligeables ».

Mesure d'évitement : « Les chaudières sont régulièrement contrôlées.

Les équipements contenant des fluides frigorigènes sont vérifiés périodiquement »..

. Consommation énergétique :

Fort : « Un site de cet ampleur a des besoins conséquents en énergie ».

Mesures de réduction : « Des sheds seront implantés sur la toiture et sur de nombreuses façades du site, permettant un éclairage naturel des halls de maintenance.

L'ouverture des sheds en dehors de la période hivernale permet un fonctionnement en ventilation naturelle sans dépense énergétique

Les sanitaires du site seront équipés de détecteur de présence, permettant de limiter l'éclairage de ces locaux à leur durée d'occupation.

Les éclairages intérieurs et extérieurs utilisent majoritairement la technologie LED, économe en énergie.

Une sensibilisation des employés de bureaux relativement à la consommation d'énergie (notamment électrique) sera réalisée par la mise en place d'affiches.

L'utilisation d'une thermofrigopompe permet de récupérer les calories provenant des installations de climatisation (fonctionnant toute l'année pour les locaux serveurs) pour les réinjecter dans le chauffage et la production ECS. ».

Mesures de compensation : « Des panneaux photovoltaïques seront éventuellement installés »

6.3.1.4. Coûts des principales mesures du projet

De nombreuses mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation sont prévues pour le projet.

La plupart de ces mesures sont issues des évaluations environnementales réalisées lors de phases de conception. Elles sont intégrées au projet. Il s'agit :

- des dispositions constructives (mise en place de parois moulées, réalisation d'une toiture végétalisée, présence de sheds, etc.) ;

- des dispositions organisationnelles (mesures prises en phase chantier pour limiter les nuisances du trafic, contrôles périodiques des équipements, etc.) ;

- du fonctionnement du site (recyclage des eaux de lavage des trains, récupération d'énergie de certains équipements, vitesse de circulation limitée, etc.).

Ces mesures ne font pas l'objet de coût spécifique, bien qu'elles puissent s'avérer onéreuses. La mise en place de parois moulées est estimée à près de 10 millions d'euros.

Les mesures faisant l'objet de coûts spécifiques concernent :

- les zones et milieux naturels, notamment les mesures de compensation qui sont disjointes du projet SMR, (17000 à 20000 €)

- la gestion des déblais du site, qui a été développée dans un Plan de Gestion (20,5 à 23,8 millions d'euros).

6.3.1.5. Urbanisme réglementaire

. PLU :

Champigny-sur-Marne

« L'urbanisme de la commune de Champigny-sur-Marne est régi par un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 27 juin 2007. Il sera révisé en 2015 afin d'être en cohérence avec le projet de ville de Champigny et notamment l'arrivée des deux nouvelles gares et du réseau du Grand Paris Express. Le projet se situe dans la zone UF (zone à dominante d'activités économiques) et la zone AU (zone à urbaniser). D'après le plan de zonage du PLU de Champigny-sur-Marne, le SMR est localisé sur les zones UF et AU. Le PLU de Champigny-sur-Marne est en cours de révision et la zone AU deviendra une zone UF. Le règlement de la zone UF autorise la construction du SMR. Le SMR sera donc compatible avec les dispositions du PLU de Champigny-sur-Marne, une fois que celui-ci aura été révisé ». (Annexe 4)

Villiers-sur-Marne

« L'urbanisme de la commune de Villiers-sur-Marne est régi par un Plan Local d'urbanisme approuvé le 28 août 2013. Le projet se situe dans la zone Ux2 (économiques : bureaux, commerces, artisanat, industrie) ». Le SMR est donc compatible avec les dispositions du PLU de Villiers-sur-Marne ».

. SDAGE :

« Le projet du SMR est compatible avec les orientations techniquement réalisables du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie en vigueur (2016-2021) ».

. SRCE :

« Le projet du SMR est compatible avec les orientations techniquement réalisables du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d'Ile de France ».

. Autres documents de planification :

Le projet du SMR est en cohérence avec les orientations techniquement réalisables du :

- Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Marne-Confluence ;
- Plan de Protection de l'atmosphère (PPA) d'Ile-de-France ;
- Schéma Régional du Climat, de l'Air de l'Energie (SRCAE) d'Ile-de-France.

Le projet du SMR est intégré au :

- Contrat de Développement Territorial (CDT) Boucles de la Marne ;
- Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF) ».

6.4 L'Etude de Dangers

6.4.1 : Analyse de l'environnement du site en tant que source de danger et cible d'un accident

« L'analyse de l'environnement du site indique que l'environnement peut être :

- Une source de danger :
 - o Par le réseau GRT Gaz, lors de la phase travaux ;
- Une cible d'un éventuel accident sur site :
 - .Les nappes d'eau souterraines identifiées au droit du site ;
 - .La société de traitement de surface LASCO SAS ;
 - .Les usagers de la RD10 ».

6.4.2 : Identification des potentiels de dangers

« L'identification des potentiels de dangers du site fait apparaître que le phénomène dangereux redouté principal est l'incendie. Cependant, la chaudière au gaz naturel, les locaux de charge de batterie et le local solvant présentent un risque d'explosion. Enfin, les stockages de produits sont nécessairement susceptibles de générer un épandage ».

6.4.3 : Accidentologie

« D'après la base du BARPI, aucun accident n'a été recensé sur des sites de maintenance de matériel roulant en fonctionnement, ni sur les activités de remisage des trains et d'atelier de maintenance des trains ».

6.4.4 : Dispositions constructives

« La description du site met en évidence que les limites de bâtiment sont à plus de 8 m des limites de propriété et à plus de 15 m des tiers.

Les halls d'activité sont séparés du PCC par un mur coupe-feu 2h. De même, le hall de maintenance courante est isolé du hall de maintenance renforcée et du hall de propreté par des murs CF 2h. Ces séparations sont des barrières efficaces pour limiter la propagation d'un incendie. Les halls d'activité du site sont désenfumés naturellement.

La couverture ne présente pas de classement T30/1 mais la structure en sheds s'oppose à une transmission transversale d'un incendie.

Les locaux à risque possède également des dispositions constructives spécifiques selon le niveau de risque qu'ils représentent : parois, planchers et portes CF (degré de protection selon risque) ; désenfumage pour certains ; évent en façade extérieure de la chaufferie ».

« 6.4.5 : Moyens de prévention

L'exploitation du centre de maintenance se fera sous la surveillance.

De plus, le personnel du centre de maintenance sera formé selon les postes (habilitation électrique, travail en hauteur, etc.).

Des consignes générales et permanentes auront pour objet de garantir le bon fonctionnement du centre de maintenance et la sécurité des employés et des installations (plan de circulation et limitation à 30 km/h ; zones à risques identifiées, etc.).

En outre, des mesures de précautions ».

6.4.6 : Moyens d'intervention

« Les moyens internes d'extinction incendie sont des colonnes sèches et des extincteurs.

En cas d'incident non maîtrisable avec les moyens du site, les sapeurs seront alertés par téléphone.

Pour assurer la défense contre l'incendie de l'établissement, des hydrants seront présents le long des halls d'activité du site. Ces hydrants sont alimentés par le réseau d'eau potable du site. Le projet d'implantation des hydrants doit être validé par le service départemental d'incendie et de secours.

Ces eaux d'extinction seront confinées sur site.

Le volume nécessaire de rétention a été calculé (selon le calcul réglementaire D9), à 870 m³.

Ce volume est disponible à l'intérieur des bâtiments, dans les 9 caniveaux des halls de maintenance fournissant 1260 m³ de rétention, bloqués en cas d'incendie par des obturateurs.

Les eaux d'extinction s'écoulant à l'extérieur des bâtiments seront collectées :

- d'abord, par le réseau d'eau pluviale du site (56 m³), bloqué en cas d'incendie par une vanne guillotine ; - puis sur les parkings du site (environ 600 m³), sans déversement sur les voiries extérieures au site, compte tenu de la topographie ; - enfin, par déversement ».

6.4.7 : Analyse Préliminaire des Risques et évaluation de l'intensité des effets dangereux

« L'APR a permis d'identifier 20 scénarios accidentels : 16 sont d'intensité 1 (effet sur site), 3 sont d'intensité 2 (effet sur site) et 1 est d'intensité 3 (effets potentiels hors site) ».

6.4.8 : Conclusion

« Le seul scénario identifié comme ayant potentiellement des effets hors site est l'incendie d'une rame de train, sur une des voies les plus périphériques des halls. Ce scénario a été modélisé, par calcul des flux thermiques.

Après résultats, il apparaît que :

- les flux thermiques (3, 5 et 8 kW/m²) restent à l'intérieur des limites de site, et ce même en absence de mur coupe-feu en façade des bâtiments ».

- l'analyse détaillée des risques (calcul de la probabilité, de la fréquence et positionnement des accidents dans la grille de criticité gravité / fréquence) est donc sans objet ;

- s'agissant des effets sur l'extérieur du site aucune disposition constructive supplémentaire à celles déjà prévues n'apparaît nécessaire suite à l'étude des dangers du site ;

s'agissant des effets thermiques internes sur la voie engins pompiers côté est du site, l'interposition d'un écran béton intérieur, permettra la protection de la voie.

Les risques présentés par le site sont acceptables ».

6.5 La Notice d'Hygiène et de Sécurité

6.5.1 : Les effectif et horaires

L'effectif total du site sera égal à 474 personnes.

La présence d'employés en simultané dans l'établissement sera égal à 272 personnes. Les effectifs seront répartis comme suit :

- 138 personnes dans les halls de maintenance ;
- 16 personnes pour le hall de remisage assurant le nettoyage régulier des rames ;
- 111 pour le bâtiment de bureau ;
- 7 personnes pour les activités d'accompagnement : restauration, logistique, sécurité.

Le site sera accessible et ouvert 24 heures/24 heures, 365 jours par an. Compte tenu de la diversité des activités et des utilisateurs du site, les modalités d'accès et de fonctionnement différeront d'un espace et d'une entité à l'autre :

- Pour l'atelier de maintenance des trains, en période normale : fonctionnement en 2 services totalisant 14h, les jours ouvrables, et week-end et jours fériés, fonctionnement à 20% de sa capacité. En période de renforcement, possibilité de compléter par un 3ème service, de nuit ;
- Pour la propreté du matériel roulant, fonctionnement 7 j/7 en 3 services ;
- Pour le commandement de ligne, fonctionnement 7 j/7 en 3 services pour le Poste de Commandement Centralisé, et fonctionnement en 1 service les jours ouvrables pour l'unité opérationnelle, sauf activités spécifiques au sein de l'U.O (dont suivi des marchés etc.) et/ou incident ;
- Pour la surveillance du site, fonctionnement 7 j/7 et 24h/24.

L'accès aux poids-lourds (apport d'équipement, enlèvement des déchets) ne sera réalisé qu'en journée, selon les horaires d'ouverture définis par le futur exploitant du site.

6.5.2 : La sécurité du site

. Les risques pour le personnel

Conformément à la réglementation en vigueur, l'inventaire des risques identifiés sur le site sera retranscrit dans un Document Unique de Sécurité qui sera ensuite mis à jour annuellement.

L'analyse des risques incluse dans ce document unique dressera un inventaire et un classement des risques réalisés à partir de l'historique des incidents ayant eu lieu sur des sites similaires au sein du groupe (blessures, chutes, accidents avec ou sans arrêt), et des fiches de données de sécurité des produits chimiques stockés.

. Circulation routière

- la vitesse sera limitée à 30 km/h pour les véhicules à l'extérieur des bâtiments ;
- la vitesse sera limitée à 5 km/h pour les engins à l'intérieur des bâtiments ; - tous les véhicules et engins devront circuler et stationner sur les aires aménagées à cet effet ;
- les caristes du site disposeront tous de l'habilitation CACES.

Un plan de circulation véhicules et piétons sera mis en place afin de réduire les risques d'accident.

Les aires extérieures du site disposeront d'une signalisation permettant de connaître le sens de circulation et les zones de stationnement.

.Circulation piétonne

Les voies de circulation seront conçues de telle sorte que :

- Les piétons ou les véhicules puissent les utiliser facilement, en toute sécurité, conformément à leur affectation ;
- Les travailleurs employés à proximité des voies de circulation n'encourent aucun danger.

Les postes de travail, voies de circulation et autres emplacements ou installations à l'air libre destinés à être occupés ou utilisés par des travailleurs lors de leurs activités seront conçus de telle sorte que la circulation des piétons et des véhicules puisse se faire de manière sûre.

.La formation et l'information du personnel

La formation à la sécurité a pour objet d'instruire le travailleur des précautions à prendre pour assurer sa propre sécurité et, le cas échéant, celle des autres personnes travaillant dans l'établissement. Elle porte sur :

- les conditions de circulation dans l'entreprise ;
 - les conditions d'exécution du travail ;
 - la conduite à tenir en cas d'accident ou de sinistre.
- Cette formation interviendra systématiquement lors :
- de l'embauche du personnel ;
 - d'un changement de poste de travail ou technique ;
 - pour le personnel intérimaire, ou sous contrat CDD ;
 - après une absence prolongée (hors période de congés).

En outre, le personnel du site recevra ponctuellement, en tant que de besoin, des formations adaptées : habilitation électrique pour le personnel électricien et de maintenance, cariste, geste et posture, incendie, secouriste du travail ...

L'ensemble du personnel participera à des exercices d'évacuation incendie.

L'exploitant disposera également d'un registre évaluant et prévenant les risques pour la sécurité et la santé des travailleurs (décret n°2001-1016- du 05.11.01).

.La signalisation de sécurité

Les différents affichages contribueront à renforcer la sécurité, à minimiser les risques et à garantir des actions efficaces en cas d'accident. Ceux-ci seront affichés et/ou remis à chaque salarié et à tout intervenant de société extérieure sur le site :

- affichage d'un plan de circulation, plans d'évacuations, plan d'intervention et les fiches réflexes (aux endroits appropriés) ;
- affichage du règlement intérieur ;
- affichage du nom, de l'adresse et des coordonnées de l'Inspecteur du travail ;
- affichage du nom, de l'adresse et des coordonnées du médecin du travail ;
- affichage des pictogrammes de dangers sur l'ensemble des contenants de produits chimiques ;
- affichage ATEX (atmosphères explosibles).

Si la gravité du sinistre nécessite des moyens de secours extérieurs, il sera fait appel aux services ou personnes mentionnés sur les affichages suivants :

- affichage de la liste des sauveteurs-secouristes du travail ;
- affichage des numéros d'urgence (pompiers, SAMU, hôpital, etc.).

. Les équipements de protection

- Protection collective

Plusieurs rince-oeil pourront être installés sur le site :

- Au niveaux des locaux techniques de la machine à laver ;
- Dans les 3 halls de maintenance courante ;
- Dans les locaux accueillant des chargeurs de batteries.

Une douche de sécurité sera présente au niveau des locaux techniques de la machine à laver.

- Protection individuelle

La tenue de travail obligatoire comprendra le port des protections individuelles

Des Equipements de Protection Individuelle (EPI) spécifiques pourront être distribués en complément pour les activités spécifiques. Toutes ces protections seront strictement personnelles et seront entretenues et nettoyées aussi souvent que nécessaire pour préserver toute leur efficacité. Elles seront remplacées régulièrement.

. Premiers secours

Le site disposera de sauveteurs-secouristes du travail en conformité avec les principes du Code du travail. Des trousse de premiers secours seront réparties dans les locaux.

. Sécurité incendie

- Dégagements

L'accès au site et sa configuration générale permettront l'entrée et la circulation des véhicules de défense incendie des pompiers.

Le dégagement des locaux sera réalisé conformément à la réglementation et vérifié périodiquement pour qu'aucun obstacle ne vienne gêner la circulation des personnes.

L'éclairage de sécurité sera réalisé par des blocs autonomes auto-testables de type SATI, conformes aux normes NFC 71.800, NFC 71.801, EN 60 598-2.22 et à l'UTEC C71.820. Ils devront pouvoir être mis au repos au moyen d'une télécommande. Les pictogrammes seront conformes à la NF EN 1838.

Une signalisation indiquera le chemin vers la sortie la plus proche. De plus, des plans d'évacuation seront affichés dans les différentes zones de l'entrepôt et permettront de s'assurer que le personnel connaît les voies de dégagement en cas d'incident.

Les dégagements qui ne serviront pas habituellement de passage pendant la période de travail seront signalés par la mention sortie de secours.

- Evacuation

L'ensemble des employés sera formé pour évacuer le plus rapidement du bâtiment dans lequel ils se trouvent. Des exercices d'évacuation seront régulièrement effectués. Par ailleurs, des plans d'évacuations seront affichés dans le bâtiment.

Les salles pouvant accueillir plus de 19 personnes comporteront deux issues. A contrario l'effectif des locaux ne comportant qu'une issue sera limité à 19 personnes.

Les portes desservant les locaux pouvant recevoir plus de cinquante personnes, s'ouvriront dans le sens de la sortie et seront espacées d'au moins 5 mètres. Les portes des locaux donnant sur des dégagements en cul-de-sac ne seront pas à plus de 10m du débouché de ce cul-de-sac.

Des points de rassemblement seront identifiés et signalés à plusieurs endroits sur le site.

- Désenfumage des locaux

La partie tertiaire (bureaux, vestiaires, stockage...) sera traitée sur la base du code du travail en mode naturel sur le principe d'un désenfumage de façade à façade/ou exutoire pour les locaux supérieurs à 300 m² ou 100 m² pour les locaux aveugles.

Le cloisonnement des circulations est prévu en traditionnel avec recoupement tous les 30 mètres. Elles ne seront donc pas désenfumées, sauf pour la circulation ouverte sur la cafétéria-réfectoire.

Le désenfumage de celle-ci est prévu depuis des verticalités sur la façade du réfectoire.

Les locaux non désenfumables naturellement (atelier mécanique et parc local de rechange) le seront mécaniquement avec un débit d'extraction calculé sur la base d'un mètre cube par seconde / 100 m².

Pour le désenfumage naturel des Halls de maintenance il est prévu :

- . La mise en place d'ouvrants de désenfumage en shed de la toiture dont la surface utile totale correspond à environ 1,5 fois la surface requise par l'IT 246. Les ouvrants de surface géométrique équivalente seront répartis uniformément ;

- . Une surface équivalente d'amenée d'air répartie en partie basse en assurant un balayage correct. Ces amenées d'air s'effectuent de 2 façons : au travers des portes d'accès (donnant sur l'extérie

Pour le désenfumage naturel du Hall de passage et du hall de remisageLe désenfumage est naturel et s'inspire de l'IT n°246. L'implantation des exutoires et ouvrants de désenfumage est réalisée selon la règle des 4H (limité à 30m) et des 300 m².

En revanche, un désenfumage mécanique sera présent dans l'entonnement d'accès du site

- Moyens de prévention

Des dispositions particulières seront prises :

- . Des mesures particulières seront mises en place pour le stockage et la manipulation des produits dangereux ;

- . Des mesures particulières seront mises en place pour la circulation des véhicules sur le site ;

- . Une qualification adéquate du personnel face aux risques ;

- . Une maintenance régulière des équipements et des installations électriques ;

- . Des mesures seront mises en place pour prévenir les intrusions et la malveillance au sein du site ;

- . Des mesures seront mises en place pour la gestion des déchets.

Le bâtiment destiné à abriter des lieux de travail sera conçu et réalisé de manière à pouvoir résister, dans son ensemble et dans chacun de ses éléments, à l'effet combiné de son poids, des charges climatiques extrêmes et des surcharges maximales correspondant à son type d'utilisation.

Le bâtiment et ses équipements seront conçus et réalisés de telle sorte que les surfaces vitrées en élévation ou en toiture puissent être nettoyées sans danger pour les travailleurs accomplissant ce travail et pour ceux présents dans le bâtiment et autour de celui-ci.

Les surfaces des planchers, des murs et des plafonds seront conçues de manière à pouvoir être nettoyées ou ravalées en vue d'obtenir des conditions d'hygiène appropriées. Les ouvrants en élévation ou en toiture seront conçus de manière à ne pas constituer, en position d'ouverture, un danger pour les travailleurs.

Les portes et portails automatiques comporteront un système de sécurité interrompant immédiatement tout mouvement d'ouverture ou de fermeture lorsque ce mouvement peut causer un dommage à une personne. Ils seront conçus de manière à pouvoir être ouverts manuellement, sauf s'ils s'ouvrent automatiquement en cas de panne d'énergie.

- Moyens d'intervention

Le chef d'établissement prendra les mesures nécessaires pour que tout commencement d'incendie puisse être rapidement et efficacement combattu dans l'intérêt du sauvetage des travailleurs. Comme

précisé dans la pièce du dossier intitulée «Etude des Dangers», la défense contre l'incendie sera assurée.

Les raccords d'alimentation des colonnes sèches seront installés dans des endroits facilement accessibles aux sapeurs-pompiers sur les façades les plus proches des poteaux d'incendie. Le cheminement entre les raccords d'alimentation et les poteaux d'incendie n'excèdera pas 60m.

Les prises d'incendie des colonnes sèches seront installées à chaque niveau dans les cages d'escaliers. Les colonnes sèches seront équipées d'un dispositif de vidange et de purge d'air.

Les consignes de sécurité incendie seront établies et clairement affichées. Ces consignes indiqueront

Des essais périodiques du matériel ainsi que des exercices d'évacuation au cours desquels les travailleurs apprendront à reconnaître les caractéristiques du signal sonore d'alarme générale, à se servir des moyens de premier secours et à exécuter les diverses manoeuvres nécessaires ainsi que des essais périodiques du matériel seront réalisés au moins tous les ans. Leur date et les observations auxquelles ils pourront donner lieu seront consignées sur un registre tenu à la disposition de l'inspection du travail.

. Circulation sur le site

Les zones accessibles aux piétons et les zones de manutention seront distinctes. Un marquage au sol permettra une meilleure visibilité de ces zones. Le risque d'interaction entre piétons et engins sera ainsi limité. Des dispositions seront prises pour garantir la sécurité du personnel pendant les mouvements de train. Chaque mouvement sur chacune des voies sera assorti de dispositifs d'informations visuelles et lumineuses de part et d'autre du train en mouvement, de dispositif d'information sonore préalable au mouvement et pendant le mouvement (information sonore différenciée entre mouvement préalable et mouvement effectif).

. Protection contre les risques électriques

Les installations électriques seront contrôlées conformément à la législation en vigueur. Les vérifications initiales et périodiques seront opérées conformément à l'arrêté du 10 octobre 2000.

Tous les départs de courant seront protégés contre les courts-circuits, soit par des disjoncteurs, soit par des fusibles de section adaptée à la puissance.

Les armoires et coffrets électriques seront maintenus propres.

.Les modalités pour les intervenants extérieurs

L'exploitant du SMR pourra faire appel à des sociétés extérieures pour diverses interventions (maintenance de certains équipements, collecte des déchets, contrôles réglementaires). Il s'assurera que les entreprises extérieures ont les habilitations requises pour les travaux demandés.

Le personnel de sociétés extérieures amené à travailler sur le site sera soumis aux conditions générales de sécurité de l'établissement. Le cas échéant, les entreprises sous-traitantes seront destinataires d'un plan de prévention établi par l'exploitant et qui devra être accepté et signé par leurs soins.

Des exigences supplémentaires pourront être précisées suivant la prestation considérée, comme par exemple l'instauration d'un permis feu.

. Appareils de levage et transport de charges

Les engins de manutention (chariots automoteurs) qui seront utilisés sur le site, seront conformes à la réglementation en vigueur et vérifiés périodiquement par un organisme agréé.

Les engins de manutention seront uniquement manoeuvrés par des employés dotés de la formation et de la qualification appropriée.

. Equipements de travail

Les équipements de travail subiront les contrôles périodiques réglementaires.

. Substances dangereuses

Certains produits qui seront utilisés et manipulés au sein du centre de maintenance pourront être de nature toxique, nocive ou irritante et pourront présenter des toxicités diverses pour l'homme notamment en cas d'ingestion ou de contact cutané.

Ces substances resteront conditionnées dans leurs emballages d'origine, comportant les informations réglementaires (pictogrammes, mentions de danger, de prudence, d'avertissement et classification) et ne feront l'objet d'aucun transvasement.

L'employeur mettra à la disposition des travailleurs les équipements de travail nécessaires, appropriés au travail à réaliser ou convenablement adaptés à cet effet, en vue de préserver leur santé et leur sécurité. L'employeur choisira ces équipements de travail en fonction des conditions et des caractéristiques particulières du travail.

La société disposera également des fiches de données de sécurité des divers produits stockés. Ils seront uniquement manipulés par un personnel qualifié et protégé.

. Rayonnement ionisant

L'activité n'engendrera pas de rayonnements ionisants.

. Poussières

L'activité ne générera pas de poussières.

. Polluants du milieu souterrain

Le diagnostic du milieu souterrain indique la présence d'anomalies en éléments volatils à semi-volatils dans les sols du site.

Toutefois, la création de l'ouvrage entraîne d'une part l'excavation d'un important volume de terre et d'autre part, la mise en place d'une dalle béton au-dessus des zones impactées. Les concentrations rencontrées au droit du site et dans la nappe sont compatibles avec l'usage prévu. En phase chantier, les employés seront correctement équipés.

. Bruit et vibrations

Tous les appareils générateurs de bruit et vibrations seront conformes aux normes en vigueur :

- les installations seront construites, équipées et exploitées de façon à ce que leur fonctionnement ne puisse être à l'origine de bruit aérien ou mécanique ou de vibrations susceptibles de constituer une gêne ou de compromettre la sécurité ou la santé du personnel et du voisinage,

- les engins de manutention seront conformes à la législation en matière de bruit et vibrations et seront régulièrement entretenus.

Des protections auditives seront mises à la disposition du personnel, en cas de besoin. La surveillance médicale du personnel sera organisée dans le cadre légal.

. Les moyens d'intervention extérieurs

La liaison avec les sapeurs-pompiers sera assurée par téléphone urbain. En cas de nécessité, le centre de secours de Champigny-sur-Marne (situé au n°16 de la rue de Dunkerque) pourra intervenir en 5 minutes.

L'accès des pompiers se fera depuis l'accès livraison sur la rue Frachon. Une voie engins à l'air libre qui longe le site sur trois façades. Deux aires de retournement seront créées, une côté Ouest et une côté Est. Une voie couverte intérieure au site permet de boucler la desserte. Il sera également possible aux services de secours d'accéder au bâtiment via le hall principal à rez-de-parvis.

6.5.3 : Conditions de travail et d'hygiène

Ces conditions sont détaillées à travers les thèmes suivants :

. Aménagement des locaux. Aération et ambiance thermique. Eclairage. Installations sanitaires. Nettoyage. Sièges. Climat. Restauration et repos. Boissons et alcool. Espace fumeur. Encadrement de certaines catégories de travaux et/ou travailleurs. Travaux interdits aux travailleurs temporaires ou en contrat à durée déterminée. Travail de nuit. Travail posté. Surveillance médicale.

6.5.4 : Conclusion

En conclusion, la notice d'hygiène et de sécurité montre que l'exploitant du SMR prendra toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du personnel au sein du site, et pour permettre à l'ensemble du personnel présent sur le site de travailler dans les meilleures conditions de travail et d'hygiène possibles.

Les installations seront conformes au décret n°2008-244 du 7 mars 2008, modifiant le Code du Travail, et en particulier :

- la prévention des incendies et l'évacuation des locaux ; - l'utilisation de machines et appareils dangereux ; - la signalisation de sécurité et de santé au travail ; - l'aménagement et l'hygiène des lieux de travail ; - l'aération et l'assainissement ; - l'ambiance thermique ; - l'éclairage ; - le bruit.

6.6 Consultation Administrative

Outre l'autorité environnementale (CGEDD), la procédure d'instruction prévoit, en application du code de l'environnement, la consultation de différents services, notamment du service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS), et de l'Agence Régionale de Santé (ARS). Ces services ont été consultés par la DRIEE, et également la DRAC, la BSPP, le Conseil départemental du Val de Marne, la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE).

6.6.1 Synthèse des principales observations

Un tableau de synthèse joint (**annexe 11**) reprend les observations des organismes suivants :

- . Bureau de prévention de la préfecture de police de Paris (sécurité incendie)
- . Agence régionale de la santé
- . Direction des services de l'environnement et de l'assainissement du Val-de-Marne
- . Direction Régionale des Entreprises de la Concurrence et du Travail d'Ile-de-France

A chacune des observations est apportée une réponse du maître d'ouvrage correspondant le plus souvent à une prise en compte dans le dossier.

6.7 Consultations diverses

La présente enquête publique s'inscrivant dans la procédure beaucoup plus vaste de mise en œuvre du Grand Paris Express, d'autres consultations et enquêtes publiques ont distinctement portées sur des éléments spécifiques de ce grand projet.

Le programme du Grand Paris Express a fait l'objet d'une évaluation environnementale globale au titre des plans et programmes en 2010-2011. La ligne 15 Sud a fait l'objet d'une étude d'impact spécifique dans le cadre de la procédure de demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en 2012-2013, et de la procédure au titre de la Loi sur l'eau en 2015-2016.

Le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs de la ligne rouge correspond à la partie Sud de la ligne 15, dans le schéma d'exploitation présenté par le Gouvernement en mars 2013. À ce titre, le projet est également désigné sous l'appellation « Ligne 15 Sud » dans la présente étude d'impact.

Celui-ci a fait l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du 7 octobre au 18 novembre 2013. L'étude d'impact accompagnant le dossier d'enquête publique a notamment fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) le 10 juillet 2013.

Quatre enquêtes parcellaires se sont déroulées en décembre 2013. Elles concernaient les emprises des gares, des sites de maintenance et des puits d'entrée de tunnelier.

Le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs a été déclaré d'utilité publique par le décret n° 2014-1607 du 24 décembre 2014. (Le principe et le positionnement géographique du SMR de Champigny figurait dans ce projet).

6.7.1 Consultation des collectivités territoriales. (Annexe 12)

La SGP et les collectivités sont en contact depuis les débuts du projet.

Un permis de construire du SMR a d'ailleurs été attribué par la ville de Champigny.

Deux réunions publiques portant sur la gare de Bry-Villiers-Champigny se sont déroulées au début de l'année 2016.

La première a eu lieu le 22 janvier. Elle s'adressait au conseil de quartier du « plateau de Champigny ».

La deuxième s'est tenue le 17 février en présence des entreprises de Champigny.

Ces deux réunions d'information se sont attachées à présenter le projet de SMR au niveau de sa localisation, de ses fonctionnalités, de l'évolution prévisionnelle du contexte viaire, de son insertion dans l'environnement, de son calendrier prévisionnel, des travaux préparatoires, ...

6.8 Demandes complémentaires du commissaire enquêteur

Le 13 septembre 2016 j'adressais les questions suivantes au maître d'ouvrage par courrier électronique :

6.8.1 Réponses du maître d'ouvrage aux demandes du commissaire enquêteur :

Question 1) Outre l'Autorité environnementale, quelles personnes publiques associées ont été sollicitées dans le cadre de ce dossier ?

Réponse : La procédure d'instruction prévoit en application du code de l'environnement, la consultation de différents services, notamment du service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS), et de l'Agence Régionale de Santé (ARS). Ces services ont été consultés par la DRIEE, et également la DRAC, la BSPP, le Conseil départemental du Val de Marne, la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE).

Question 2) Une demande de raccordement à l'autoroute A4 aurait été formulée auprès de la DRIEE. Pouvez-vous me dire à quel stade d'avancement en est cette démarche ?

Réponse : En vue de faciliter la circulation des camions liés au chantier des ouvrages de la ligne 15 Sud sur ce territoire, la Société du Grand Paris a déposé le 25 septembre 2015 auprès de la Direction des Routes d'Ile-de-France (DIRIF), un dossier de demande d'opportunité pour la mise en place de raccordements temporaires à l'autoroute A4 située à proximité. Le dossier est encore en cours d'instruction.

Question 3) Il semble qu'une réunion publique spécifique au SMR de Champigny ait eu lieu. Pouvez-vous m'en communiquer le compte-rendu ?

Réponse : La Société du Grand Paris met en place un dispositif soutenu d'information auprès du public. Dans le cadre de cette démarche, des réunions publiques spécifiques ont été organisées sur le territoire de Champigny. Notamment :

- Conseil de quartier Plateau de Champigny le 22 janvier 2016
- Réunion Entreprises le 17 février 2016

Les présentations de ces deux réunions publiques sont en annexe du présent document. Lors de la rencontre avec les entreprises, le principal sujet fut le maintien pendant les travaux de la desserte du secteur commercial situé à proximité. Sur ce point, la Société du Grand Paris a rappelé son engagement de toujours maintenir deux liens Est/Ouest, avec les rues de Bernaü et Frachon prolongée.

Question 4) Avis des communes de Champigny et Villiers. Le projet semble être compatible avec le PLU de Villiers. Une révision du PLU de Champigny devait être réalisée en 2015. Cette procédure a-t-elle été engagée (l'extrait du PLU joint en annexe du dossier d'enquête n'est pas daté. Est-il issu de la version révisée en 2015) ?

Quelles sont les positions des communes de Champigny et de Villiers sur la suppression d'une partie de la rue Fourny et sur le prolongement de la rue Frachon ?

Réponse : La procédure de révision du PLU de Champigny est en cours (enquête publique prévue en novembre 2016, approbation du PLU révisé fin 2016/début 2017). Ce PLU tiendra compte de l'implantation du SMR. Sur le PLU actuel la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) avait autorisé le Grand Paris Express (Réseau de Transport Public du Grand Paris) et les ICPE sur l'ensemble des sites des gares et du SMR. S'agissant de la modification de la voirie au niveau du secteur du SMR de Champigny, il convient de noter que la rue Frachon prolongée permettra à terme une meilleure desserte que la situation actuelle

avec la rue Alexandre Fourny. Cet ouvrage est réalisé sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental du Val de Marne, sous convention tripartite : SGP/CD94/Ville de Champigny/Ville de Villiers. Les communes sont donc parfaitement intégrées à la démarche et ont validé le projet.

Question 5) « La rubrique ICPE 2930 ne fait pas l'objet d'un arrêté ministériel. L'arrêté préfectoral définira les prescriptions à appliquer... ». Par ailleurs, « l'arrêté préfectoral se distinguera en deux catégories : constructive et organisationnelle ». De quel arrêté s'agit-il ? Sera-t-il pris à l'issue de l'enquête ?

Réponse : Il s'agit bien de l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter délivré par la préfecture, sur proposition de la DRIEE, pour le SMR de Champigny. Ce document fixera l'ensemble des prescriptions à prendre en compte pour l'exploitation du site de maintenance.

Question 6) À propos du classement ICPE du SMR, il est dit : « Concernant les produits chimiques, le classement est déterminé au vu des caractéristiques prévisionnelles des substances et préparations appelées à être utilisées ». En l'occurrence, qu'en est-il du SMR de Champigny ? Ce point est-il traité dans le cadre du classement SEVESO ?

Réponse : Dans un premier temps, les études de programme conduites par la Société du Grand Paris ont permis d'évaluer les besoins en produits chimiques et en machines du futur site de maintenance. Ces estimations prennent en compte le nombre de rames de la ligne 15, la taille de l'atelier, et la fréquence de maintenance. Au vu de la nomenclature ICPE du code de l'environnement, le site du SMR est soumis à la procédure d'autorisation ICPE, du fait de la surface de l'atelier. Les volumes de produits restent limités, et ne nécessiteraient qu'une déclaration. Ces éléments sont indiqués à partir de la page 33 de la pièce A du dossier de demande d'autorisation ICPE.

Question 7) Il est précisé qu'a été réalisée une « étude d'impact à l'échelle du programme dans son ensemble ». Je présume qu'il s'agit de l'ensemble de la ligne 15 ? (à moins qu'il ne s'agisse de l'ensemble du Grand Paris Express ?)

Réponse : Le programme du Grand Paris Express a fait l'objet d'une évaluation environnementale globale au titre des plans et programmes en 2010-2011. La ligne 15 Sud a fait l'objet d'une étude d'impact spécifique dans le cadre de la procédure de demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en 2012-2013, et de la procédure au titre de la Loi sur l'eau en 2015-2016.

Question 8) Dans le cadre des mesures de compensation, une convention a été conclue entre la SGP et l'ONF à propos de la restauration de 80 ha de lande humide en forêt de Notre Dame. Puis-je disposer de ce document ?

Réponse : La Société du Grand Paris et l'Office National des Forêts (ONF) ont officialisé le 13 avril 2016, lors du salon de l'Association des Maires d'Ile de France (AMIF), une convention de partenariat entre les deux organismes, qui vise le développement de mesures de reboisement, de travaux forestiers et de mesures écologiques. Vous trouverez une copie du document signé. Un accord de principe avait également été signé le 8 février 2016. La convention détaillée est en cours de signature. Des derniers éléments sont en cours de discussion entre la SGP et l'ONF sur la mise en oeuvre de la zone humide. Vous trouverez en annexe de ce document, les éléments techniques pour la réalisation de la mesure.

Question 9) Dans l'arrêté préfectoral d'autorisation n°2016/934 « Loi sur l'eau » de la ligne 15 Sud, à l'article 3 décrivant les ouvrages concernés, ne figure pas le SMR de Champigny. Par ailleurs, l'article R.214-1 du code de l'environnement stipule que les installations classées pour la protection de l'environnement ne sont pas soumises à la procédure « Loi sur l'eau » mais doivent cependant en respecter les principes et les orientations. Ainsi, le projet est soumis au régime de « Déclaration au titre de la loi sur l'eau ». Il ne fait donc pas l'objet d'un dossier « Loi sur l'eau » à part entière. Pouvez-vous me rappeler, de ce fait, dans quel cadre la réalisation de cet équipement fera l'objet (ou pas) d'avis spécifiques au titre de la loi sur l'eau de la part des organismes publics compétents ?

Réponse : Le projet de la ligne 15 Sud a fait l'objet en 2015-2016 de plusieurs procédures administratives : Loi sur l'eau, défrichement, Espèces Protégées.

La procédure d'autorisation ICPE porte sur les sujets liés aux activités industrielles, et intègre également les éléments liés à l'eau. De ce fait, les sujets « Eau » du SMR de Champigny ne sont pas intégrés à la procédure globale « Loi sur l'eau » de la ligne 15 Sud mais à la procédure « ICPE » du site. Pour le SMR, les sujets relatifs à l'eau sont la gestion des eaux pluviales et de manière moins forte, la gestion des eaux souterraines pendant la phase chantier.

Question 10) La SGP doit participer à la réalisation d'un bassin de rétention, utile à la collecte des eaux pluviales du SMR, à quelques centaines de mètres sur le territoire de Villiers. Pouvez-vous me préciser si un accord officiel entérine cette décision et avec quelle entité aurait-il été conclu ?

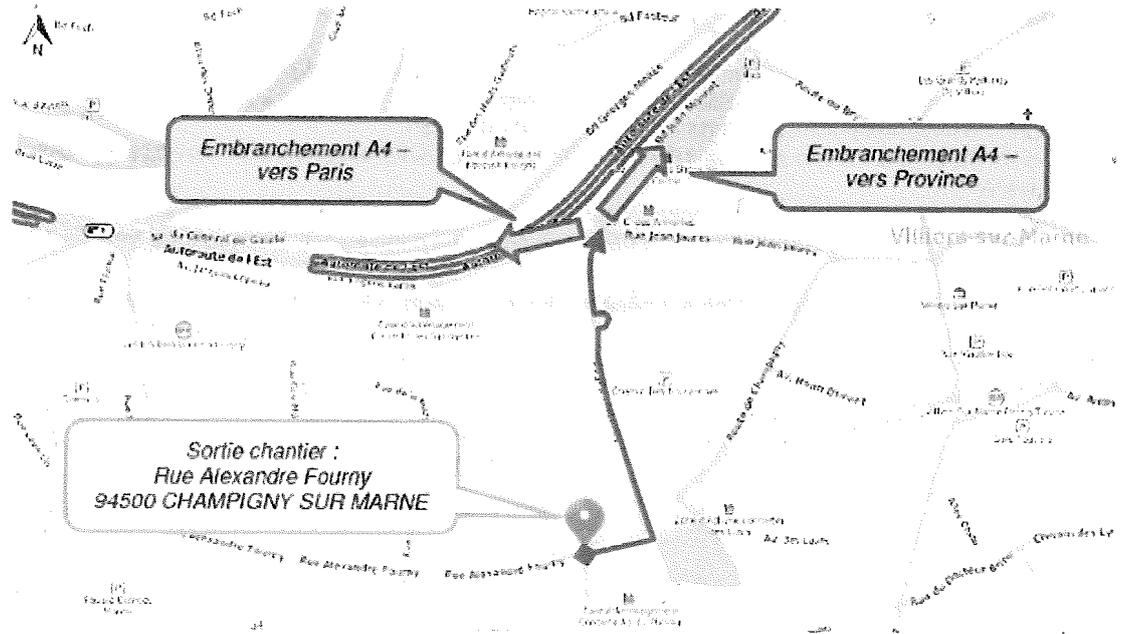
Réponse : Le Conseil Départemental du Val de Marne construit actuellement un bassin de gestion des eaux pluviales à proximité du SMR. Ce bassin permettra de récupérer les eaux des secteurs limitrophes concernés par un projet de réaménagement urbain.

La Société du Grand Paris a signé le 18 avril 2016 avec le CD94 une convention pour la réalisation des travaux :

- de prise en compte du besoin de stockage des eaux pluviales de l'ensemble de la parcelle du SMR (soit 2 000m³) dans le bassin de stockage des eaux pluviales de la Bonne Eau (volume total de 17 500m³) ;

- de branchement des eaux pluviales et usées sur les collecteurs d'assainissement départementaux.

(Un extrait de cette convention est proposé en annexe de ce document.)



7	ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE
----------	---

7.1 Désignation du commissaire enquêteur

Suite à la demande de Monsieur le Préfet du Val-de-Marne auprès du Tribunal Administratif de Melun en date du 18/03/2016, j'ai été désigné le 22/03/2016 en qualité de commissaire enquêteur titulaire et Monsieur Bernard Panet en qualité de commissaire enquêteur suppléant. (**Annexe 13**)

7.2 Ouverture de l'enquête

L'ensemble des dispositions relatives à l'enquête publique figurent dans l'arrêté n° 2016/2702 du 29 Aout 2016 portant ouverture d'une enquête publique sur la demande d'autorisation présentée par la Société du Grand Paris en vue d'exploiter un site de maintenance et de remisage dans le cadre de la ligne 15 du Grand Paris Express, à Champigny sur Marne. (**Annexe 14**)

7.3 – Organisation de l'enquête

Les modalités d'organisation de l'enquête ont été arrêtées lors d'une réunion à la préfecture de Créteil le 27 juillet 2016 sous l'autorité de la direction des affaires générales et de l'environnement, bureau des installations classées et de l'environnement. Etaient présents :
Préfecture : Anaïs Fontaine, Catherine Giraud ;
DRIEE : Emilie Boivin ;
SGP : Julie Saubebelle, Marjorie Lhomme, Etienne Pihouée, Sébastien Trarieux ;
PubliLegal : Lilia Celestine, Valérie Dolfi ;
Commissaires enquêteur : Patrice DUNOYER (titulaire), Bertrand PANET (suppléant).

La durée de l'enquête a été fixée à 34 jours du 26 septembre au 29 octobre.

Le périmètre de l'enquête concerne les trois communes suivantes :

- Champigny-sur-Marne (Siège de l'enquête),
- Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne.
- Santeny, lieux de réalisation de la nouvelle zone humide, au titre des mesures de compensation.

Un dossier d'enquête ainsi que deux registres paraphés seront déposés en Mairie de chacune de ces communes.

Les dates et lieux des permanences ont été fixées ainsi :

- à Champigny le Lundi 26 septembre 2016 de 14h à 17h30,
- à Champigny le Samedi 8 octobre 2016 de 9h à 11h30,
- à Villiers le Mercredi 12 octobre 2016 de 9h à 11h30,
- à Champigny le Lundi 17 octobre 2016 de 14h à 17h30,
- à Champigny le Samedi 29 octobre de 9h à 11h30

7.4- Publicité de l'enquête

7.4.1 Parution dans les journaux

La publication dans plusieurs journaux de l'avis d'enquête publique a été assurée par la Société du Grand Paris (« chargée de la communication projet ») :

Environ 3 semaines avant le début de l'enquête :

- parution dans « Le Monde » du 7 septembre 2016
- parution dans « Aujourd'hui en France » du 7 septembre 2016
- parution dans Libération du 7 septembre 2016
- parution dans « Le Parisien du 7 septembre 2016
- parution dans « Les Echos (94) du 7 septembre 2016

Une deuxième parution a été effectuée dans ces trois derniers journaux le 28 septembre (soit dans les 8 jours suivants l'ouverture de l'enquête). (**Annexe 18**)

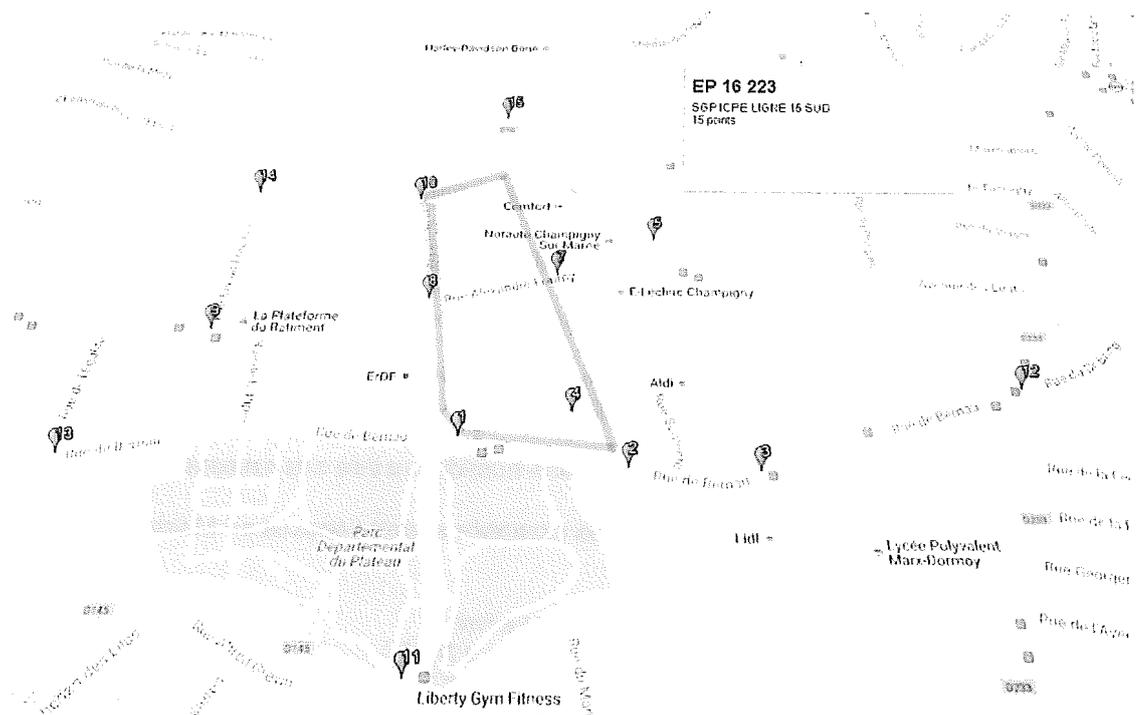
7.4.2 Affichage des avis (**Annexes 16 et 17**)

Un avis au public, destiné à annoncer l'ouverture de l'enquête a été affiché selon l'arrêté du 29 août 2016 dans les communes de Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne situées dans un rayon de 1 km du site conformément à la nomenclature des installations classées. (Schéma ci-dessous).

Un affichage a également été mis en place à Santeny aux abords du site destiné à recevoir la nouvelle zone humide.

L'avis a également été affiché dans les mairies de Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne et Santeny.

Au terme de l'enquête, les quatre villes précitées ont fait parvenir un certificat d'affichage aux services de la préfecture attestant de l'affichage durant toute la durée de l'enquête.



7.4.3 Commentaires et appréciations liées à l'information du public

La publicité de l'enquête a été réalisée conformément à la réglementation en vigueur. De plus, d'autres moyens de publicité ont relayé l'information au public. (L'avis d'enquête publique et le résumé non technique ont été mis en ligne sur le site internet de la préfecture : www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques.)

En conclusion, la publicité concernant l'enquête a été correctement réalisée

7.5 Visite des lieux

La visite du site du SMR s'est déroulée le 13 septembre 2016 en la présence de :

- Sébastien Trarieux : Société du Grand Paris – Chef de Projet SMR de Champigny Direction du Programme,
- Marjorie Lhomme : Société du Grand Paris – Chargé de mission Direction de la Communication,
- Etienne Pihouée : Société du Grand Paris – Chargé de mission Direction de l'ingénierie environnementale,
- Viet Le Hoang : Société du Grand Paris – Stagiaire - Direction juridique,
- Catherine Giraud : Préfecture du Val de Marne, Direction des Affaires générales et de l'environnement – Bureau des installations classées et de la protection de l'environnement,
- Emilie Boivin : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile de France (DRIEE IF), Coordinatrice de la cellule Air / Déchets / Val de Marne Est - Unité territoriale du Val-de-Marne,
- Bertrand PANET commissaire enquêteur suppléant,
- et moi-même commissaire enquêteur titulaire.

Lors de cette visite guidée par le Chef de Projet, j'ai pu apprécier l'ampleur du site et son environnement essentiellement constitué de grandes surfaces commerciales ou d'activité.

M.Trarieux nous a présenté le projet en situant sur ce vaste terrain les divers secteurs d'activité (puit d'entrée tunelien; zone de passage et d'échange ; hall de maintenance ; bâtiment tertiaire).

Nous avons constaté que les constructions visibles sur les photos aériennes et figurant sur l'emprise foncière du site avaient été démolies.

Nous avons également constaté que le terrain avait été défriché à la fin février-début mars (hors période de reproduction) suite à l'autorisation de défricher délivrée le 1^{er} février 2016.

Il nous a été précisé que les espèces animales protégées existantes sur le site avaient fait l'objet d'un déplacement conformément aux dispositions prévues à l'étude d'impact.

Il a été également précisé que le terrain allait faire l'objet d'un diagnostic archéologique.

J'ai visualisé l'état de la desserte locale actuelle et imaginé les modifications de voirie envisagées. J'ai pu me faire une idée des conséquences prévisibles, tant pour le fonctionnement du SMR que pour la desserte du secteur urbain, du dévoiement de la rue Alexandre Fourny, du prolongement de la rue Frachon et de la route départementale D10.

A l'occasion de cette visite, M.Pihouée a répondu aux questions que je lui avais adressées au préalable. Ces réponses ont fait l'objet d'un envoi par courriel le jour qui a suivi.

Remarques du commissaire enquêteur :

De mon point de vue, selon la configuration des lieux et du système viaire existant, il apparaît que l'un des impacts les plus sensibles concerne la question de l'évacuation des déblais en phase chantier. L'important décaissé du terrain nécessaire à la réalisation de l'opération, nécessitera l'évacuation de très importants volumes de terre.

L'exceptionnel trafic de poids-lourds qu'engendreront ces transports de déblais ne sera viable qu'à la condition que soient réalisés les aménagements routiers envisagés par la DIRIF (raccordement à la A4) et le conseil départemental (prolongements rue B. Frachon et D10).

Par ailleurs je me suis interrogé sur les conséquences de la rupture de continuité de la rue Alexandre Fourny sur la fluidité de la circulation routière.

Enfin, à la suite de cette visite des lieux j'ai paraphé les 8 registres d'enquête.

7.6 Permanences

Les permanences se sont déroulées selon l'arrêté préfectoral aux jours, heures, et lieux indiqués sur l'avis d'enquête :

CHAMPIGNY-SUR-MARNE	Lundi 26 septembre 2016 de 14h à 17h30	Hôtel de Ville Service de l'urbanisme 15 rue Louis Talamoni
	Samedi 8 octobre 2016 de 9h à 11h30	
	Lundi 17 octobre 2016 de 14h à 17h30	
	Samedi 29 octobre 2016 de 9h à 11h30	
VILLIERS-SUR-MARNE	Mercredi 12 octobre 2016 de 9h à 11h30	Centre Municipal Administratif et Technique Service de l'urbanisme 10 chemin des Ponceaux

Cependant, pour les permanences du samedi (les 8 et 29 octobre), le service de l'urbanisme étant fermé, les permanences se sont tenues en Mairie au 14 rue Talamoni (en face du 15) en accord avec le commissaire enquêteur et les services de la préfecture. Une affiche indiquant ce changement par rapport à l'avis affiché a été posée à l'entrée du service de l'urbanisme.

Lors de ma première permanence j'ai été reçu aux services de l'urbanisme par Me D'Araïo responsable instruction des permis de construire. J'ai également rencontré Me Bouherraïfa, responsable de la gestion du domaine public de la commune de Champigny. Il m'a été confirmé que le PLU de la ville de Champigny était en phase préparatoire de Révision afin, entre autre, d'y intégrer le futur SMR.

7.7 Clôture de l'enquête

7.7.1 Clôture du registre. (Annexe 15)

J'ai clos le registre d'enquête de Champigny le 29 octobre 2016 à 11h45, heure de fermeture de la mairie de Champigny-sur-Marne.

Les registres initialement déposés dans les communes de Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne et Santeny ont été récupérés à la demande de la préfecture par la société « publilégal » le lundi 31 octobre et m'ont été remis en main propre le mercredi 2 novembre.

J'ai clos ces trois derniers registres ce même jour.

7.7.2 Remise du procès-verbal.

J'ai adressé le procès-verbal de synthèse le 05/11/2016 par courrier recommandé avec accusé de réception au Président de la Société du Grand Paris. Il a été réceptionné par le destinataire le 07/11/2016.

7.7.3 Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage.

Le 22/11/2016 au soir, je recevais une copie du mémoire signé du Président de la Société du Grand Paris par courrier électronique dont le contenu est retranscrit au chapitre suivant.

[Cependant, au moment où je finalise le présent rapport (26/11/16) je n'ai toujours pas reçu l'original du mémoire en réponse du maître d'ouvrage].

8	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC ET ANALYSE DES ENJEUX
----------	---

8.1 Participation du public et synthese des contributions

Compte tenu de la très faible quantité d'observations recueillies dans les différents registres mis à la disposition du public, j'ai fait parvenir au maître d'ouvrage une simple lettre reprenant les observations dans leur intégralité.

- Seules trois visites durant les permanences sont à constater. En dehors des permanences aucune observation n'a été portée sur les registres. Les observations recueillies portent sur :
 - De fortes inquiétudes des riverains concernant l'aggravation probable d'un trafic routier déjà difficile aux heures de pointe dus à la suppression de la rue B. Frachon.
- Elle a également été l'occasion de présenter mes propres interrogations. **(Annexe 19)**

Est reproduite ici la note adressée par le commissaire enquêteur au président de la SGP :

ORLY Le 05/11/2016

**Objet : ENQUÊTE PUBLIQUE
AU TITRE DE LA
REGLEMENTATION DES ICPE.
DEMANDE D'AUTORISATION
EN VUE D'EXPLOITER UN
SITE DE MAINTENANCE ET
DE REMISAGE DANS LE
CADRE DE LA LIGNE 15 SUD
DU GRAND PARIS EXPRESS,
SUR LE TERRITOIRE DE LA
COMMUNE DE CHAMPIGNY-
SUR-MARNE.
Procès Verbal de Synthèse.**

Monsieur Philippe Yvin
Président de la Société du
Grand Paris
A l'attention de
Monsieur Etienne Pihouée

Monsieur le Président,

Dans le cadre du déroulement de l'enquête publique référencée ci dessus, je suis tenu de vous adresser le procès verbal de synthèse des observations recueillies à la clôture des registres de l'Enquête.

Cependant cette procédure n'a malheureusement pas suscité l'intérêt du public.

Seulement cinq personnes se sont présentées à moi lors de mes permanences.

Aussi, compte tenu de la faible quantité des observations, je me permets de les retranscrire in extenso «entre guillemets» dans le présent courrier.

. A Villiers-sur-Marne le samedi 12 octobre :

- Les deux premières personnes représentaient la Société VEDIF (Filiale de Veolia, Eau, Ile de France). Constatant que le SMR n'est pas situé dans le périmètre de protection de l'usine des eaux de Neuilly-sur-Marne, elles n'ont pas jugé nécessaire de faire des observations.

- Les deux personnes suivantes étaient également ensemble et ont formulé des observations communes. Il s'agissait de riverains des zones pavillonnaires proches du futur SMR demeurant rue Paul Sangnier à Villiers pour l'un et avenue Odette à Champigny pour l'autre.

1^{re} question : « Actuellement, tous les matins, entre 7h00 et 9h15 du lundi au vendredi, de Villiers à Champigny, l'Avenue de Bernau est saturée, jusqu'au feu de croisement avec la rue du Regard des Luats. En conséquence, les véhicules prennent la rue Martin Luther King, puis les avenues Pierre et Paul Sangnier et l'avenue Odette pour rejoindre l'avenue de Bernau juste avant le feu. La future D10 (Boulevard Urbain) va croiser l'avenue Bernau 150 à 200 mètres plus loin que le croisement précité, augmentant du même coup la saturation de la rue de Bernau de Villiers à Champigny-sur-Mame ».

2^e question : « A la gare d'interconnexion Bry-Villiers-Champigny, il n'est pas prévu de parking. En conséquence, les conducteurs vont utiliser les parkings existants de Bricorama, Ikea, Leclerc et du centre commercial des Armoiries.

Ces entreprises, quand elles constateront leurs parkings saturés non par des acheteurs potentiels mais par des voyageurs, mettront certainement en place des barrières avec tickets, et gratuite pendant 1,2 ou 3 heures.

Les conducteurs n'auront donc pas d'autre solution que de se garer dans les rues avoisinantes, causant des désagréments aux riverains des zones pavillonnaires ».

3^e question : « La rue Alexandre Fourny étant déviée et le carrefour reporté dans le prolongement de la partie nord de la rue Benoît Frachon, le flot de véhicules venant de «vers Leclerc» devront croiser la D10 pour prendre la rue Benoît Frachon, causant, même avec des feux tricolores, des embouteillages à ce niveau, même avec une voie spécifique pour les véhicules tournant à gauche ».

4^e question : « Où les bus s'arrêteront-ils pour desservir la gare de Bry-Villiers-Champigny ? A la hauteur de Bricorama ? »

[De mon point de vue, les questions 1 et 3 concernent les conséquences aggravantes des modifications du réseau routier sur la circulation, en bonne partie liées à la réalisation du SMR. Une réponse des services publics en charge de cette problématique me paraît nécessaire]

[Les questions 2 et 4 n'ont pas de relation directe avec le sujet de la présente enquête. Il conviendrait cependant de connaître les réponses qui ont été apportées à ce sujet dans le cadre des réflexions qui ont été menées à propos de la Future Gare de Bry-Villiers-Champigny.]

. A Champigny-sur-Mame le samedi 29 octobre :

Une personne demeurant rue M. Pirolly dans la zone pavillonnaire :

« L'arrivée du Métro est une très bonne chose, mais la densification des zones pavillonnaires l'est moins. Une mixité est naturelle mais doit être contrôlée ».

[A mon avis, cette question n'a pas de lien avec l'enquête Publique qui nous intéresse ici. La future consultation qui se déroulera dans le cadre de la révision du PLU de Champigny sera l'occasion pour les riverains de s'exprimer sur ce point.]

Compte tenu du peu d'observations, je ne vous transmets pas de tableau de synthèse comme je le fais habituellement.

Je vous fais part, cependant de mes propres interrogations :

. Certaines questions d'ordre environnementales me semblent être restées en suspens ou peu compréhensibles dans l'étude d'impact, pourriez vous y apporter quelques précisions et indiquer les solutions envisagées:

En phase chantier

. Hydrodynamiques des aquifères concernés

« La réalisation du projet de SMR risque de modifier les écoulements des eaux présentes dans la nappe potentiellement présente dans les remblais superficiels et dans la nappe des mames de Pantin.

L'ouvrage est globalement orienté dans le même sens que l'écoulement des eaux au droit du site ce qui limite le risque d'effet barrage. Cependant, il sera nécessaire de veiller à la maîtrise des eaux contenues dans ces horizons, afin d'éviter les variations hydriques susceptibles d'engendrer des tassements et gonflement ».

[De quelle manière ? La pose d'un piézomètre suffira-t-elle à maîtriser ce phénomène?]

. Trafic :

« Le trafic induit par le chantier sera conséquent et encombrera les voies de circulation actuelles.

Les travaux sur les voies de circulation actuelles seront réalisés sur une courte période.

Nuisances sonores, pollution, salissures des voies publiques

Mesures de réduction :

Trafic uniquement en journée

Lavage des roues en sortie de site

Limitation de la hauteur de chargement des bennes, pose de bâche ou filets.

[Ne craignez vous pas que ces mesures soient insuffisantes ?

La création de raccordements à l'Autoroute A4 n'est-elle pas la condition indispensable à une gestion tolérable du trafic généré par le chantier du SMR? Pensez vous que la demande que vous avez faites auprès de la DIRIF en septembre 2015, pourra déboucher sur une réalisation avant le démarrage des travaux du SMR ? (en particulier les terrassements.)]

[Pour l'approvisionnement du chantier et l'évacuation des déchets la voie ferroviaire sera-t-elle privilégiée ? si oui dans quelle proportion ?]

En phase d'exploitation

. Pollutions ponctuelles (D1 de l'AE)

« Le site ne possède pas de système d'assainissement ».

[Je m'étonne de cette affirmation. Cela signifie t-il qu'il n'est pas prévu de réseau d'évacuation des eaux usées ?]

. Eau - Consommation

« L'activité du site est consommatrice d'eau (besoins sanitaires, lavage des trains, des sols, arrosage des espaces verts...) »

« Récupération des eaux pluviales des toitures minérales (utilisées notamment pour le nettoyage des sols et l'arrosage des espaces verts). Recyclage des eaux de la MAL à plus de 80%. Systèmes hydro-économiques pour les eaux sanitaires ».

[Les eaux pluviales seront récupérées; mais comment, après utilisation pour nettoyage (trains et sols), ces eaux sont elles évacuées si la réponse à la question précédente est négative?]

. Identification des potentiels de dangers

« L'identification des potentiels de dangers du site fait apparaître que le phénomène dangereux redouté principal est l'incendie. Cependant, la chaudière au gaz naturel, les locaux de charge de batterie et le local solvant présentent un risque d'explosion. Enfin, les stockages de produits sont nécessairement susceptibles de générer un épandage ».

[Les actions qui seront à l'œuvre en cas d'incendie pour faire face à ces dangers potentiels sont décrites dans le résumé non technique. Le Permis de construire ayant été délivré, les services des Sapeurs Pompiers ont très probablement fait part de leurs exigences. Pouvez-vous me préciser s'ils ont validé ce dispositif et me faire part de leurs observations ?

D'autre part, les eaux d'extinction seront confinées sur le site. Comment seront-elles évacuées?]

. Coût de l'opération

[Sauf erreur de ma part, outre les coûts des principales mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement ou de compensation, aucune évaluation chiffrée du coût global de l'opération ne figure dans le dossier d'enquête publique.]

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me communiquer dans les quinze jours, votre mémoire en réponse.

En l'absence de réponse de votre part au delà de ce délai je considérerais que vous avez renoncé à cette faculté.

Je vous remercie et vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de toute ma considération.

Patrice DUNOYER

8.1.1 Mémoire en réponse du maître d'ouvrage. (Annexe 20)

Le procès-verbal de synthèse établi par le commissaire enquêteur a été réceptionné par le maître d'ouvrage le 7 novembre 2016. Ce dernier avait un délai de quinze jours pour faire parvenir son mémoire en réponse au commissaire enquêteur, soit le 22 novembre au plus tard.

Ce même jour, suite à un appel téléphonique, il a été précisé par le chargé de mission à la Société du Grand Paris que le document était à la signature du président.

Le Commissaire enquêteur a reçu une copie de ce mémoire par courrier électronique le 22 novembre au soir et en a pris connaissance le lendemain matin.

Le mémoire en réponse officiel, signé du président de la Société du Grand Paris n'est pas parvenu au commissaire enquêteur avant la remise de son rapport aux services de la préfecture.

Néanmoins, compte tenu du nombre relativement peu important des observations, et malgré le court délai lui restant pour finaliser son rapport, le commissaire enquêteur s'est efforcé de prendre la mesure des réponses du maître d'ouvrage :

Contexte

Le fonctionnement de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express nécessite la réalisation d'un site de maintenance et de remisage des trains (SMR), cette installation permet d'assurer les opérations de réparation et de nettoyage des trains.

Au vu de ses caractéristiques, cette installation nécessite une autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Le dossier de demande d'autorisation a été déposé par la Société du Grand Paris auprès de Monsieur le Préfet du Val de Marne le 17 août 2015. L'enquête publique s'est déroulée du 26 septembre 2016 au 29 octobre 2016.

Par courrier en date du 5 novembre 2016, Monsieur Dunoyer, Commissaire enquêteur désigné pour ce projet, a envoyé à la Société du Grand Paris son procès-verbal de synthèse de l'enquête publique réalisée. Cette note vise à apporter les réponses aux questions posées.

Question n°1 : Habitant du quartier

"Actuellement, tous les matins, entre 07h00 et 09h15 du lundi au vendredi, de Villiers à Champigny, l'avenue de Bernau est saturée, jusqu'au feu de croisement avec la rue du Regard des Luats. En conséquence, les véhicules prennent la rue Martin Luther King, puis les avenues Pierre et Paul Sangnier et l'avenue Odette pour rejoindre l'avenue de Bernau juste avant le feu. La future D10 (boulevard urbain) va croiser l'avenue Bernau 150 à 200 mètres plus loin que la saturation de la rue de Bernau de Villiers à Champigny."

Réponse apportée :

La constitution du prolongement de la route départementale RD10 va permettre de faciliter l'écoulement des trafics orientés Nord-Sud dans le secteur et délestera vraisemblablement

les rues et les voies locales du secteur utilisées pour rejoindre le Nord et l'autoroute A4. Les premières études de trafic laissent à penser que la situation avec le prolongement de la RD10 et le développement des transports en commun au travers du projet d'infrastructure Altival s'améliore globalement sur la rue Bernau et les quartiers adjacents, sans préjuger du développement urbain ultérieur du secteur. Les études de schéma de principe des projets Altival et de prolongement de la RD10 portés par le Département du Val-de-Marne intégreront des études de trafic qui permettront d'approfondir ces résultats.

Aussi, la Société du Grand Paris finance intégralement le prolongement de la rue Benoit Frachon afin de remplacer le tronçon de la rue Alexandre Fourny qui sera supprimé entre la RD10 et l'avenue Ambroise Croizat. Ce projet sous maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne est en cours de réalisation et sera mis en service avant le début des travaux de construction du SMR afin de garantir 2 sens de circulations est/ouest pendant les travaux de réalisation du SMR.

Avis du commissaire enquêteur : Souhaitons, en effet que l'étude de trafic intégrant les transformations routières à venir, confirme les résultats escomptés.

Question n°2 : Habitant du quartier

"À la gare d'interconnexion Bry-Villiers-Champigny, il n'est pas prévu de parking. En conséquence, les conducteurs vont utiliser les parkings existants de Bricorama, Ikea, Leclerc et du centre commercial des Armoiries. Ces entreprises, quand elles constateront leurs parkings saturés non par des acheteurs potentiels mais par des voyageurs, mettront certainement en place des barrières avec tickets, et gratuite pendant 1, 2, 3 heures. Les conducteurs n'auront donc pas d'autres solutions que de se garer dans les rues avoisinantes, causant des désagréments aux riverains des zones pavillonnaires."

Réponse apportée :

Un comité de pôle piloté par le Département du Val-de-Marne et regroupant l'ensemble des partenaires institutionnels (STIF, Société du Grand Paris, DRIEA, RATP, SNCF) et locaux (villes de Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et EPAMARNE) étudie et statuera sur ce sujet de stationnement. Les éléments de conclusion seront apportés aux habitants dans le cadre d'opérations locales.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte. (Hors du cadre strict de la présente enquête).

Question n°3 : Habitant du quartier

"La rue Alexandre Fourny étant déviée et le carrefour reporté dans le prolongement de la partie Nord de la rue Benoit Frachon, le flot de véhicules venant de "vers Leclerc" devront croiser la D10 pour prendre la rue Benoit Frachon, causant, même avec des feux tricolores, des embouteillages à ce niveau, même avec une voie spécifique pour les véhicules tournant à gauche."

Réponse apportée :

Le projet de prolongement de la rue Benoit Frachon qui viendra remplacer le barreau de la rue Alexandre Fourny entre la RD10 et la rue Ambroise Croizat prévoit effectivement une voie dédiée de tourne à gauche sur la RD10 avec un nouveau feu tricolore. La conception du carrefour et la longueur de la voie dédiée a été réalisée sur la base d'études de trafic et en prenant en compte la création de l'infrastructure de transport Altival, pour garantir des réserves de capacité suffisantes et donc une fluidité de circulation satisfaisante, sans préjuger du développement urbain ultérieur du secteur. Les études de schéma de principe

du projet Altival et de prolongement de la RD10 portés par le Département du Val-de-Marne intégreront des études de trafic qui permettront d'approfondir ces résultats.

Avis du commissaire enquêteur : même avis que pour la question N°1

Question n°4 : Habitant du quartier

"Où les bus s'arrêteront-ils pour desservir la gare de Bry-Villiers-Champigny ? A la hauteur de Bricorama ?"

Réponse apportée :

Un comité de pôle piloté par le Département du Val-de-Marne et regroupant l'ensemble des partenaires institutionnels (STIF, Société du Grand Paris, DRIEA, RATP, SNCF) et locaux (villes de Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et EPAMARNE) étudie et finalisera l'implantation précise de la gare routière Bry-Villiers-Champigny. Cette gare routière sera donc à proximité directe de la gare pour des échanges facilités et sécurisés. Les éléments de conclusion seront apportés aux habitants dans le cadre d'opérations locales.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte. (Hors du cadre strict de la présente enquête).

Question n°5 : Habitant du quartier

"L'arrivée du métro est une très bonne chose, mais la densification des zones pavillonnaires l'est moins. Une mixité est naturelle mais doit être contrôlée."

Réponse apportée :

Dans le cadre du projet de site de maintenance et de remisage du réseau de transport public du Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la SGP, il n'est pas prévu de densifier des emprises pavillonnaires existantes.

À noter que la compétence en matière de planification urbaine est décentralisée. Les orientations et règles en matière de droit des sols demeurent régies par les plans locaux d'urbanisme et les schémas de cohérence territoriale, qui sont notamment élaborés dans le cadre des procédures de concertation publique prévues par le code de l'urbanisme.

Avis du commissaire enquêteur : Cette question sort du cadre de la présente enquête publique.

Question n°6 : Commissaire enquêteur

En phase chantier - Hydrodynamiques des aquifères concernés :

"La réalisation du projet de SMR risque de modifier les écoulements des eaux présentes dans la nappe potentiellement présente dans les remblais superficiels et dans la nappe des Marnes de Pantin. L'ouvrage est globalement orienté dans le même sens que l'écoulement des eaux au droit du site ce qui limite le risque d'effet barrage. Cependant, il sera nécessaire de veiller à la maîtrise des eaux contenues dans ces horizons, afin d'éviter les variations hydriques susceptibles d'engendrer des tassements et gonflements." De quelle manière ? La pose d'un piézomètre suffira-t-elle à maîtriser ce phénomène ?

Réponse apportée :

Les remblais et les Marnes de Pantin sont les formations géologiques superficielles, dont l'épaisseur diminue du Sud vers le Nord. Les écoulements au sein de ces niveaux se poursuivront de la même façon le long du Site de Maintenance, du Sud vers le Nord. Le SMR jouera de fait le rôle d'une pile de pont au milieu d'une rivière.

La pose d'un piézomètre en amont du SMR, au niveau du Parc du Plateau permettra le suivi de l'éventuelle évolution du niveau piézométrique de la nappe superficielle.

Pour les autres niveaux géologiques, il y aura comme actuellement, une concentration de l'écoulement de ces eaux au niveau supérieur des marnes, puis l'infiltration directe de ces eaux dans la partie supérieure du Calcaire de Champigny.

Enfin, la nappe concernée (remblais + Marnes de Pantin) contient peu d'eau du fait de sa faible épaisseur au droit du SMR et est principalement alimentée par les eaux pluviales infiltrées. Elle est donc peu productive.

Les risques évoqués sont donc réduits. Ils le sont encore plus car la principale zone concernée par la faible remontée due à l'effet barrage est le Parc du Plateau, zone dépourvue de constructions. L'implantation de l'ouvrage de raccordement du SMR à la Ligne 15 Sud n'aura également pas d'effet.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte

Question n°7 : Commissaire enquêteur

"Le trafic induit par le chantier sera conséquent et encombrera les voies de circulation actuelles. Les travaux sur les voies de circulation actuelles seront réalisés sur une courte période. Nuisances sonores, pollution, salissures des voies publiques. Mesure de réduction : - Trafic uniquement en journée - Lavage des roues en sortie de site - Limitation de la hauteur de chargement des bennes, pose de bâche ou filets."

Ne craignez-vous pas que ces mesures soient insuffisantes ?

La création de raccordements à l'Autoroute A4 n'est-elle pas la condition indispensable à une gestion supportable du trafic généré par le chantier du SMR ?

Pensez-vous que la demande que vous avez faites auprès de la DIRIF en septembre 2015, puisse déboucher sur une réalisation avant le démarrage des travaux du SMR ? (et plus particulièrement les terrassements)

Pour l'approvisionnement du chantier et l'évacuation des déchets la voie ferroviaire sera-t-elle privilégiée ? Si oui dans quelle proportion ?

Réponse apportée :

La Société du Grand Paris sera vigilante au bon dimensionnement et au respect de l'ensemble des mesures de réduction prévues. En termes d'évacuations de déblais, les modes d'évacuation routier et ferroviaire ont été retenus pour le secteur du SMR et de la gare de Bry-Villiers-Champigny.

- Concernant le mode routier, le retour d'instruction du dossier d'opportunité de l'Etat valide le raccordement provisoire de chantier en direction de la province. La SGP finalise donc la dernière phase d'étude afin de soumettre à l'instruction de l'Etat, le dossier final. En cas de retour favorable, les travaux pourraient se réaliser d'ici fin 2017, ce qui correspondrait au début de la période de terrassement la plus dense du SMR.

- Concernant le mode d'évacuation ferroviaire, la SGP s'est engagée à créer une infrastructure dite « Installation Terminale Embranchée » au niveau d'un site en contre bas de la gare Bry-Villiers-Champigny. Cette évacuation ferroviaire concerne la gare Bry-Villiers-Champigny compte tenu de la zone de stockage nécessaire, le temps de chargement des trains ainsi que la disponibilité des sillons afin d'envoyer les trains vers les bons exutoires.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte. Le raccordement de la D10 à l'Autoroute A4 semble être effectivement indispensable au bon déroulement des travaux. En particulier en ce qui concerne l'évacuation des déblais.

Question n°8 : Commissaire enquêteur

En phase d'exploitation - Pollutions ponctuelles "Le site ne possède pas de système d'assainissement". Je m'étonne de cette affirmation. Cela signifie-t-il qu'il n'est pas prévu de réseau d'évacuation des eaux usées ?

Réponse apportée :

Cette indication est inscrite dans le dossier de demande d'autorisation ICPE dans le cadre de l'analyse du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE). Cela signifie que le site du SMR de Champigny ne possède pas de système d'assainissement qui lui est propre (comme une fosse septique), mais justement que le site est bien raccordé au réseau d'assainissement départemental.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte

Question n°9 : Commissaire enquêteur***En phase d'exploitation - Eau Consommation***

"L'activité du site est consommatrice d'eau (besoins sanitaires, lavage des trains, des sols, arrosage des espaces verts...)". ***"Récupération des eaux pluviales des toitures minérales (utilisées notamment pour le nettoyage des sols et l'arrosage des espaces verts). Recyclage des eaux de la MAL à plus de 80%. Systèmes hydro-économiques pour les eaux sanitaires."***

Les eaux pluviales seront récupérées, mais comment après utilisation pour nettoyage (trains et sols). Ces eaux sont-elles ensuite évacuées si la réponse à la question précédente est négative ?

Réponse apportée :

Sur ce sujet, il peut être précisé que le dossier de demande d'autorisation d'exploiter indique que « les eaux pluviales ruisselant sur les toitures minérales (bâtiment tertiaire et hall de maintenance) seront collectées. Elles transiteront par une cuve de filtration avant d'être récupérée dans une cuve de 300 m³ localisée sous le parking du site » (article 4.4.1.2 Eaux pluviales).

En complément, le projet prévoit que les eaux de nettoyage des sols ne sont pas récupérées mais évacuées du site comme eaux usées industrielles. Ainsi, l'article 4.4.3.2 indique ainsi « les eaux de nettoyage des fosses de réparation des halls de maintenances seront collectées dans des caniveaux tandis que les eaux de nettoyage du hall de passage seront reprises par des regards à grille, avant rejet au collecteur général des eaux usées. »

Toutes ces eaux seront ensuite rejetées dans un collecteur général puis se déverseront dans un séparateur à hydrocarbures muni d'un dispositif d'obturation automatique en sortie afin d'empêcher tout déversement d'hydrocarbures dans le réseau public. Le séparateur assurera des rejets conformes aux exigences réglementaires (soit une concentration en hydrocarbures inférieure à 5 mg/l). Le réseau et le séparateur à hydrocarbure seront dimensionnés sur la base du débit de lavage hebdomadaire. Ce débit est estimé à 20 robinets de puisage en fonctionnement simultané. Le séparateur sera curé a minima annuellement.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte

Question n°10 : Commissaire enquêteur***En phase d'exploitation - Identification des potentiels de dangers***

"L'identification des potentiels de dangers du site fait apparaître que le phénomène dangereux redouté principal est l'incendie. Cependant, la chaudière au gaz naturel, les locaux de charge de batterie et le local solvant présentent un risque d'explosion. Enfin, les stockages de produits sont nécessairement susceptibles de générer un épandage." Les actions qui seront à l'oeuvre en cas d'incendie pour faire face à ces dangers potentiels sont décrites dans le résumé non technique. Le Permis de construire ayant été délivré, les services des Sapeurs-Pompiers ont très probablement fait part de leurs exigences. Pouvez-vous me préciser s'ils ont validé ce dispositif et me faire part de leurs observations ?

D'autre part, les eaux d'extinction seront confinées sur le site. Comment seront-elles évacuées ?

Réponse apportée :

La procédure d'instruction de la demande d'autorisation d'exploiter prévoit la sollicitation par le service instructeur DRIEE d'un certain nombre de services. À ce titre, la Préfecture de Police Bureau Prévention a été sollicitée et a élaboré un avis favorable le 11 septembre 2015. Cet avis comporte un certain nombre de demandes qui ont été pris en compte dans le projet, validé par l'avis de recevabilité de la DRIEE dans son courrier du 1er février 2016. S'agissant des eaux d'extinction, le projet prévoit que des analyses sont effectuées. Si elles sont conformes aux normes de rejet du gestionnaire, alors elles sont rejetées au réseau. Sinon, elles sont évacuées comme un déchet, par pompage par un prestataire spécialisé. Ces éléments sont indiqués à l'article 6.2.1.6.6 de l'étude de danger. Cette approche est prévue en application des dispositions de l'arrêté du 4 octobre 2010 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.

Avis du commissaire enquêteur : Dont acte

Question n°11 : Commissaire enquêteur

Cout de l'opération Sauf erreur de ma part, outre les coûts des principales mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement ou de compensation, aucune évaluation chiffrée du coût global de l'opération ne figure dans le dossier d'enquête publique.

Réponse apportée :

Dans la mesure où cette information ne serait pas requise par la présente enquête publique ICPE, et que le niveau d'avancement actuel des études ne permet pas d'avancer un tel chiffrage, il est difficile de préciser à ce stade ces éléments.

Avis du commissaire enquêteur : Une information à la population sur les moyens publics requis me paraît pourtant souhaitable.

8.2 Analyse des enjeux**8.2.1 Impact sur le trafic routier**

Dans son évaluation, l'Autorité Environnementale « recommande d'évaluer les reports de trafic liés à la réalisation du SMR et de préciser les mesures éventuelles prévues pour la bonne information des usagers, en phase travaux et après ».

La réalisation du SMR nécessite la fermeture de la rue Alexandre Fourny.

L'Autorité environnementale suggère que l'analyse des effets liés à la suppression de cette voie mériterait d'être approfondie.

Le maître d'ouvrage précise que sur ce sujet, « des éléments complémentaires ont été apportés au dossier. Les volumes et la nature des déchets sont évalués. Les sites de réception sont évoqués. Ces éléments portent sur la phase chantier, et sur la phase d'exploitation. Les phases de livraison des rames des trains de la ligne 15 par convois exceptionnels sont décrites, et le nombre de camions évalué.

« L'augmentation de circulation sur cette voie entraînera des inconvénients pour les usagers, ainsi que des nuisances (bruit, envol de poussière, dépôt de boue sur les voiries etc.). Chaque chantier est tenu de limiter ces nuisances. L'encombrement sur la RD10 est en revanche inévitable. Notamment, le puits du tunnelier et le SMR ont des dates de réalisation concomitantes. A noter que la création d'un accès à l'autoroute A4, directement à 800 m au nord du SMR, est également en projet. Cet accès permettrait de restreindre la distance de gêne pour les usagers ». (voir figure p.48)

« En phase d'exploitation, le développement de la zone (notamment le quartier Marne-Europe) entrainera une augmentation du trafic par rapport à la situation actuelle. Toutefois, les voiries auront été développées en ce sens et seront adaptées à une circulation relativement importante (proximité gare) ».

Avis du commissaire enquêteur

Cependant la question de la circulation routière n'est abordée que très sommairement dans le dossier.

En effet il est dit que, « compte tenu de la localisation de ces chantiers, les véhicules emprunteront majoritairement la RD10 pour rejoindre l'autoroute A4.

Les effets sur la circulation routière liés d'une part aux volumes très importants de déblais à évacuer en phase travaux et à la suppression de la rue Alexandre Fourny d'autre part, n'est pas réellement analysée comme le suggérait l'Autorité Environnementale.

Il paraît indéniable qu'une réponse aux questionnements à propos du sujet sensible de la circulation routière en phase travaux, réside essentiellement dans la réalisation d'un accès adapté à l'Autoroute A10. Cependant, seule une étude prospective de trafic dans la zone géographique concernée telle qu'indiquée dans les réponses aux questions n° 1,3 et 7 pourra le démontrer.

8.2.2 Autres impacts

Les mesures d'accompagnement répondant aux autres enjeux répertoriés dans l'étude d'impact devront être mises en œuvre, qu'il s'agisse de la phase chantier ou de la phase d'exploitation.

Avis du commissaire enquêteur

Il est souhaitable que le dossier élaboré par le maître d'ouvrage dans le cadre de la présente enquête constitue la base d'un engagement contractuel de sa part à mettre en œuvre l'ensemble de ces mesures d'accompagnement.

Voir :

« DEUXIEME PARTIE
CONCLUSIONS ET AVIS
DU COMMISSAIRE ENQUETEUR »

Le Commissaire Enquêteur
Patrice DUNOYER



Le 25 novembre 2016

**ENQUÊTE PUBLIQUE AU TITRE DE LA
REGLEMENTATION DES INSTALLATIONS
CLASSEES POUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (ICPE)**

**DEMANDE D'AUTORISATION EN VUE
D'EXPLOITER UN SITE DE MAINTENANCE ET DE
REMISAGE DANS LE CADRE DE LA LIGNE 15 SUD
DU GRAND PARIS EXPRESS, SUR LE TERRITOIRE
DE LA COMMUNE DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE.**



**DEUXIEME PARTIE
CONCLUSIONS ET AVIS
DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Patrice DUNOYER
Novembre 2016
Modification Décembre 2016

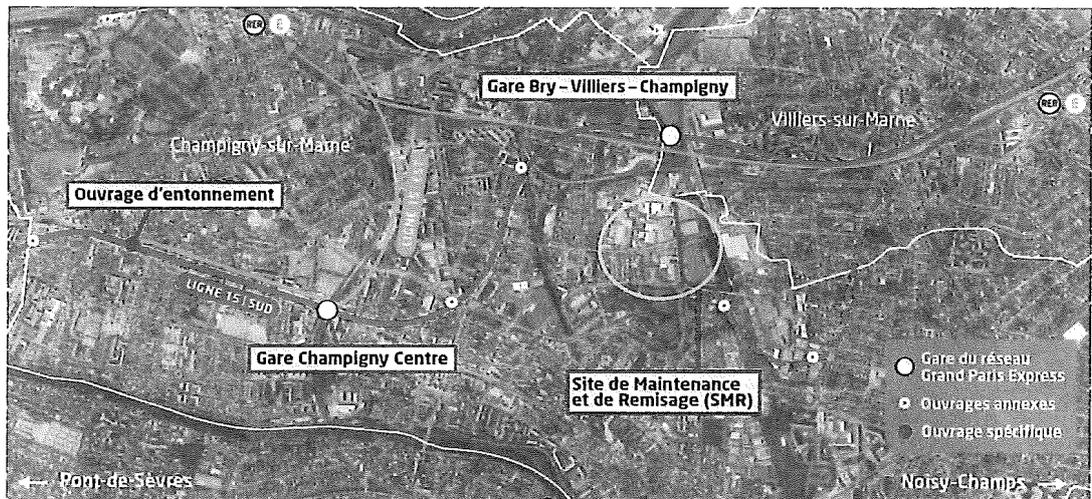


Table des matières

1. CADRE GENERAL DU PROJET SOUMIS A ENQUETE	4
1.1 Objet de l'Enquête	4
1.1.1 Le pétitionnaire : la société du Grand Paris	
1.1.2 Objet de l'enquête	
1.2 Description du Projet	5
1.2.1 Localisation	
1.2.2 Présentation des Activités	
1.2.3 Les fonctions industrielles du SMR	7
1.3- Classement Réglementaire du Projet.....	8
1.3.1 Textes réglementaires applicables	
1.3.2 Loi sur l'eau	
1.3.3 E.R.P.	
1.3.4 Avis de l'Autorité Environnementale	
1.3.5 Les Enjeux liés à l'Environnement et à la Santé – L'Etude d'Impact.....	9
Environnement et paysage	
Faune et flore	
Zones humides	
Trafic routier	
Pollution des sols et des eaux souterraines	10
La gestion des eaux usées	
Gestion des eaux pluviales	
Eau - Consommation	
Pollution de l'air et nuisances olfactives	
Gaz à effet de serre – Impact sur le climat	
Consommation énergétique	11
Déchets	
1.3.6 L'Etude de dangers	11
1.3.7 La Notice d'Hygiène et de Sécurité	11
2. CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	12
- Sur le déroulement de l'enquête	12
- Sur l'analyse du projet et de ses impacts	13
3. AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	16

1	CADRE GENERAL DU PROJET SOUMIS A ENQUETE
----------	---

1.1 – Objet de l'Enquête

1.1.1 - Le pétitionnaire : La Société du Grand Paris (SGP)

La société du « GRAND PARIS » est un Etablissement Public local à caractère industriel ou commercial. Ses missions sont définies à l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris qui prévoit notamment : « L'établissement public Société du Grand Paris a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures et, ... leur entretien et leur renouvellement ...».

1.1.2 - Objet de l'enquête

Le présent Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter (DDAE) au titre de la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) concerne le site de Maintenance et de Remisage (SMR) localisé sur la commune de Champigny-sur-Marne. Ce site est un élément du projet de la ligne rouge - 15 Sud du Grand Paris Express.

- Le « Grand Paris Express »

Le programme constituant le « réseau Grand Paris Express » est composé :

1 - Du réseau de transport public du Grand Paris comprenant des liaisons en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes (« ligne rouge » et « ligne verte ») complétées par une liaison radiale (« ligne bleue »)

2 - Du réseau complémentaire structurant (« ligne orange »), dont la réalisation est recommandée par le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, en tant que projet susceptible d'offrir la meilleure complémentarité avec les lignes rouge, verte et bleue.

- Caractéristiques de la Ligne 15 Sud

La Ligne 15 Sud est une ligne entièrement nouvelle qui constitue une partie de la rocade prévue dans le cadre du Grand Paris Express d'une longueur à terme de 78 kilomètres. La rocade est constituée de 3 projets dont les mises en service s'échelonnent dans le temps :

- La Ligne 15 Ouest (environ 21km) qui relie Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel (mise en service à horizons 2025 et 2027) ;
- La Ligne 15 Est (environ 24km), qui relie Saint-Denis Pleyel à Champigny-Centre (mise en service à horizons 2025 et 2030).
- La Ligne 15 Sud (environ 33km) qui relie Pont de Sèvres et Noisy-Champs (mise en service à horizon 2022)

La Ligne 15 Sud correspond à la première section mise en service de la rocade. Son ouverture est prévue à l'horizon 2022. Elle reliera les gares de Pont de Sèvres à Noisy-Champs. Elle desservira 16 gares, la plupart en correspondance avec le transport en commun existant, que ce soit RER, Transilien, Métro, tramway, bus en site propre.

Elle comporte également deux sites de maintenance : le SMI (le Site de Maintenance de l'Infrastructure) à Vitry-sur-Seine. Et le SMR (Site de Maintenance et de Remisage) à Champigny-sur-Marne, objet de la présente enquête publique.

- Le Site de Maintenance et de Remisage de Champigny-sur-Marne

Ce site de 7,9 hectares sera localisé au nord-est de la commune de Champigny-sur-Marne, avec une très faible emprise (190 m²) sur la commune de Villiers-sur-Marne. Il se situera au sud de Bry-sur-Marne et de la future gare de Bry-Villiers-Champigny de la ligne 15 Sud du réseau du Grand Paris.

Le SMR assurera la maintenance en atelier du matériel roulant (dépannage, entretien, remplacement) ainsi que le lavage et le remisage des trains. Il comportera 19 voies, pour une capacité d'accueil de 70 trains et accueillera à terme 60% du parc de matériel roulant de la ligne 15 Sud.

Le SMR comprend également le Poste de Commandement Centralisé (PCC), il commande la circulation de l'ensemble des trains de la ligne ; il centralise toutes les remontées d'information ayant trait aux gares, aux systèmes d'exploitation et à l'énergie ; il accueille la livraison des rames de matériel roulant.

Le SMR de Champigny-sur-Marne est relié à la ligne 15 par un tunnel de raccordement d'une longueur de 2,4 km, composé de deux voies.

1.2- Description du Projet soumis à enquête

1.2.1- Localisation

Le site devant accueillir le projet se situe au centre de la commune de Champigny-sur-Marne au nord-est du centre ville et en limite de la commune de Villiers-sur-Marne.

Le Terrain d'assiette du projet est traversé d'Est en Ouest par la rue Alexandre Fourny, qui sera supprimée et remplacée par une voie est-ouest au nord du site. L'emprise est bordée :

- au nord : par des bâtiments industriels, la ligne du RER E et au-delà une friche industrielle ;
- à l'est : par des bâtiments industriels et commerciaux et par le centre commercial LECLERC ; au nord-est le site est bordé par la D10 qui sera prolongé vers le sud pour constituer un Boulevard Urbain.
- au sud : par la rue de Bernau, puis le Parc départemental du Plateau ;
- à l'ouest : par les rues Benoît Frachon et Ambroise Croizat et au-delà par une zone d'activité.

Le terrain d'emprise du projet était occupé par des entrepôts qui ont été démolis.

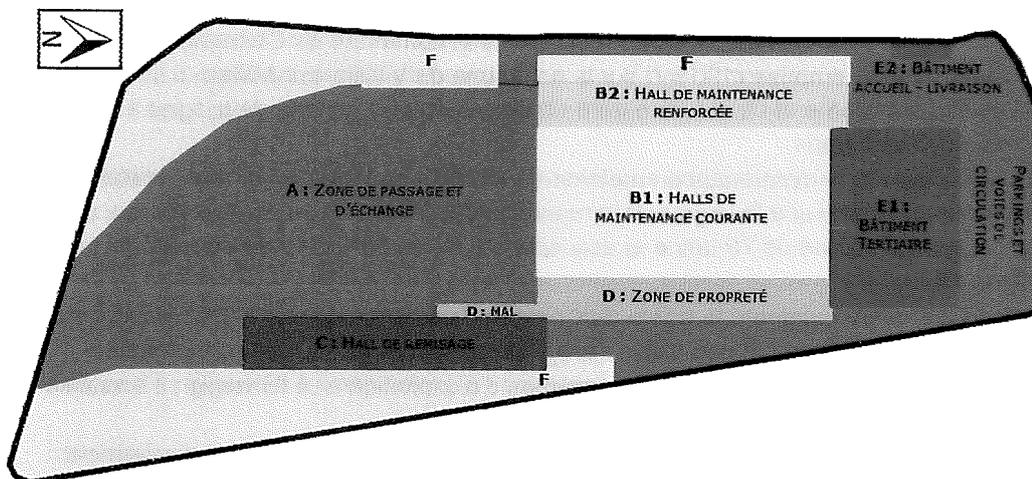
Nb : Le tunnel reliant le SMR au tunnel de la Ligne 15 sud ne fait pas partie du projet de SMR : il est intégré au projet de Ligne 15 sud, et donc traité dans l'étude d'impact relative à la ligne.

1.2.2- Présentation des Activités

Le SMR de Champigny aura pour fonctions principales :

- L'entretien du matériel roulant, notamment nettoyage ;
- La maintenance courante et renforcée du matériel roulant ;
- Le remisage du matériel inutilisé ;
- Le commandement de la ligne 15.

Le site sera organisé en cinq grands secteurs, positionnés essentiellement sur le niveau en rez-de-voie :



- A : la zone de passage/attente

La zone de passage et d'échange s'étend sur 23 200 m² et permettra :

- Le départ et l'arrivée des trains entre le SMR et le réseau de la ligne 15
- Le passage des trains vers les différents halls du SMR.

(mouvements réalisés en automatique, pilotés depuis le poste de commande).

- B : le hall de maintenance courante ou renforcée

Les halls de maintenance représentent 13 700 m² et comptent 12 voies dédiées à la maintenance du matériel roulant.

Ces halls sont directement « branchés » sur le socle de maintenance. Il s'agit du niveau inférieur du bâtiment tertiaire. Ce socle, d'environ 4 800 m², permettra d'accueillir l'ensemble des locaux nécessaires à la maintenance, à savoir : livraisons, logistiques et techniques, et management opérationnel. Ce socle constitué en béton, pour des raisons de sécurité incendie mais aussi de maintenance et de pérennité, accueillera en son centre un patio permettant l'éclairage naturel ainsi qu'un espace de détente.

- C : le hall de remisage

Le hall de remisage est composé de 4 voies. Elles sont utilisées pour remiser les trains inutilisés et pour y effectuer les opérations de nettoyage quotidien.

- D : la zone de propreté

Cette zone est composée de 2 parties :

- Le hall de grand nettoyage, composé de 3 voies, où sont réalisés les opérations de grand nettoyage intérieur des trains et le nettoyage des vitres ;
- La machine à laver (MAL), installée sur une seule voie, effectuant le nettoyage extérieur des trains.

- E : le bâtiment tertiaire

Regroupera les activités d'exploitation de la ligne 15, les activités d'organisation et de gestion de la maintenance des trains et l'accueil du public.

Placé au-dessus du socle de maintenance, un ensemble de « bureaux » sera développé sur deux niveaux autour d'un patio central. L'ensemble de cette partie fonctionnelle sera accessible depuis le rez de parvis et le hall principal. Il comprendra :

- le bâtiment accueil (postes de garde, déchetterie, poste ERDF)
- les bureaux opérationnels ;
- les locaux d'accompagnement ;
- les espaces de commandement en ligne.

L'ensemble de ce bâtiment d'une surface totale de près de 240 m², en continuité avec la grille extérieure, sera traité avec une toiture végétalisée,

- F : les locaux techniques

1.2.3- Les fonctions industrielles du SMR

- Maintenance

Les niveaux de la maintenance des trains seront les suivants :

- 1er niveau : réglages simples, sans aucun démontage ;
- 2ème niveau : dépannage par échange standard et opérations mineures de maintenance préventive, pouvant être effectuées par un technicien habilité de qualification moyenne ;
- 3ème niveau : identification et diagnostic des pannes, réparation mineure par échange de composants ou éléments fonctionnels, pouvant être effectués par un technicien spécialisé.
- 4ème niveau : tous les travaux de maintenance corrective ou préventive, pouvant être effectués par une équipe comprenant un encadrement technique très spécialisé ;
- 5ème niveau : rénovation, reconstruction, ou exécution de réparations importantes.

- Entretien et Nettoyage

Les niveaux d'entretien et de nettoyage pourront être identifiés comme suit :

- Quotidien : enlèvement des déchets, vidage des poubelles, balayage / aspiration des sols... Ce niveau doit pouvoir être effectué en exploitation, sans constituer de gêne pour les utilisateurs.
- Régulier (par exemple mensuel) : nettoyage des sols, et des surfaces vitrées. Toutes les surfaces vitrées doivent pouvoir être accessibles sans gêner le fonctionnement des postes de travail ni modifier l'organisation du travail. Ce niveau doit être effectué en heures creuses.
- Occasionnel (de type bimensuel ou annuel) : dégraissage des quais et des voies de l'AMT avec des jets haute pression.
- Exceptionnel : nettoyage des parois

1.3- Classement Réglementaire du Projet

La nomenclature qui classe les ICPE, annexée à l'article R.511-9 du Code de l'environnement, identifie cinq catégories de régimes différents, référencés par les lettres A - AS - E - D et DC. Seules les deux premières sont soumises au régime de l'enquête publique, la lettre «A» correspondant au régime de l'autorisation, et les lettres «AS» au régime de l'autorisation avec servitudes. La nomenclature précise, pour chaque activité soumise à autorisation, le rayon d'affichage.

L'établissement faisant l'objet de la présente enquête publique est soumis à :

- Autorisation au titre de la rubrique 2930-1 ;
- Déclaration au titre des rubriques 2564-A, 4330 et 4802-2a.

Concernant les produits chimiques, le classement est déterminé au vu des caractéristiques prévisionnelles des substances et préparations appelées à être utilisées. *« Les volumes de produits restent limités, et ne nécessiteraient qu'une déclaration ».*

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

1.3.1 Textes réglementaires applicables :

- Rubrique ICPE 2930. Régime de l'Autorisation. (pas d'arrêté ministériel spécifique).
- Rubrique ICPE 2564-A. Régime de la Déclaration. (arrêté ministériel du 21/06/04).
- Rubrique ICPE 4802. Régime de la Déclaration. (arrêté ministériel du 22/08/08).
- Rubrique ICPE 4802-2A. Régime de la Déclaration. (arrêté ministériel du 04/08/14).

1.3.2- Loi sur l'eau

Le projet est soumis au régime de « Déclaration au titre de la loi sur l'eau ». En conséquence, le SMR ne fait pas l'objet d'un dossier « loi sur l'eau » à part entière. Les aspects « loi sur l'eau » sont traités dans le cadre du dossier ICPE.

1.3.3- Etablissement Recevant du Public (ERP)

Le site n'est pas en libre accès au public.

La zone dénommée « Maison des Projets » située au rez-de-parvis sera accessible à des petits groupes de visiteurs extérieurs qui seront accompagnés et encadrés par du personnel tout le long du parcours de visite.

L'établissement ne sera donc pas classé en ERP.

1.3.4- Avis de l'Autorité Environnementale

Conformément à l'article L.122-7 du code de l'environnement, le CGEDD a émis de nombreuses recommandations que le maître d'ouvrage s'est efforcé de prendre en compte dans le document final présenté à l'enquête.

1.3.5 – Les Enjeux Liés à l'Environnement et à la Santé

- L'Etude d'impact

Environnement et paysage :

D'après le plan de zonage du PLU de Champigny-sur-Marne, le SMR est localisé sur les zones UF et AU. Le PLU de Champigny-sur-Marne est en cours de révision et la zone AU deviendra une zone UF. Le règlement de la zone UF autorise la construction du SMR. Le SMR sera donc compatible avec les dispositions du PLU de Champigny-sur-Marne, une fois que celui-ci aura été révisé ».

Par ailleurs le projet du SMR incluant une importante « revégétalisation » laisse présager d'une qualité architecturale bien supérieure à celles des édifices actuellement présents aux abords du site.

Faune et Flore :

« Entité boisée à l'est du site sur environ 2,83 ha. comprenant 1,04 ha de boisement au dont environ la moitié sur l'emprise du SMR. La destruction de cette surface de 4 942 m², pour la création du SMR, est soumise à demande d'autorisation de défrichement.

L'autorisation de défrichement a été délivrée le 1er février 2016 ».

« 1,83 ha de zones humides dans le secteur, dont 0,57 ha chevauchent l'emprise du SMR Champigny dans un état de conservation particulièrement dégradé ».

« Les opérations de terrassement et de défrichement (4 942 m²) entraînant la destruction de plusieurs habitats et favorisant l'expansion d'espèces invasives ».

Mesures d'évitement : « Adaptation du calendrier des travaux de telle sorte que les opérations de défrichement et/ou de terrassement commencent en dehors de la période de reproduction des oiseaux. Délimitation de l'emprise du chantier afin d'éviter toute extension ».

Mesures de réduction : « Mise en place d'un processus de capture/déplacement en amont de la phase chantier afin de réduire les risques de destruction d'individus d'insecte.

La zone travaux sera rendu peu attractive pour les espèces invasives par un enlèvement des habitats de refuges en amont de la phase chantier.

Les surfaces mises à nu seront revégétalisées rapidement pour éviter une expansion des espèces végétales invasives ».

Mesure d'accompagnement : « Restauration d'îlots boisés dans la partie sud-est du site

Mesure de compensation : « Mise en place d'une toiture végétalisée en liaison avec le sol, dont la dimension écologique a été prise en compte lors des phases de conception et la continuité avec l'environnement sera assurée.

Restauration de friches similaires à celles présentes sur le secteur d'aménagement du SMR prévue dans le PRIF d'Etrechy (ex-situ).

Mesures de compensation du défrichement en concertation avec l'ONF : a priori, opérations d'enrichissement hors site, (boisement de Notre-Dame ou boisement de Sénart, par plantation) ».

Zones humides :

« Suppression partielle d'une zone humide (fortement dégradée) .

Mesure d'évitement : « Délimitation de l'emprise du chantier afin d'éviter toute extension »

Mesures d'accompagnement : « Intégration de zones humides aux espaces verts du site et sur la toiture végétalisée ».

Mesure de compensation : « Hors site – Restauration de 80 ha de lande humide en Forêt de Notre Dame (Commune de Santeny – 94) gérée par l'ONF ».

Trafic routier :

Le trafic induit par le chantier sera conséquent et encombrera les voies de circulation actuelles. Les travaux sur les voies de circulation actuelles seront réalisés sur une courte période.

Nuisances sonores, pollution, salissures des voies publiques

Mesures de réduction :

Trafic uniquement en journée

Lavage des roues en sortie de site

Limitation de la hauteur de chargement des bennes, pose de bâche ou filets

Pollution des sols et des eaux souterraines :

« Le site est source de pollution à plusieurs niveaux : produits chimiques divers (solvants, chlore...), eaux souillées, etc... »

Mesure d'évitement : « Présence d'une dalle béton au sol .Stockage des produits sur rétention. Imperméabilisation des sols. Collecte des effluents dans les réseaux d'eau ».

Mesure de réduction : « Traitement des eaux avant rejet ou réutilisation ».

La gestion des eaux usées :

« Les rejets du site sont dirigés vers la station d'épuration communale et leur acceptabilité peut en première approche être établie. Cependant, les flux en polluants induits par les eaux industrielles ne peuvent pas être déterminés à ce stade de l'étude ».

Mesures de réduction : « Un traitement sera réalisé avant rejet en fonction de la qualité des eaux – Le traitement pressenti à l'heure actuelle est un bassin de neutralisation du pH et une cuve spécifique pour les eaux de lavage des trains ».

Eau - Gestion des eaux pluviales :

« la surface du site génère un volume d'eaux pluviales important.

Mesures de réduction :

Rejet au bassin de la Bonne Eau, dont la conception intègre le SMR sans restriction de débit.

Toiture du hall de passage (plus de 20 000 m2) végétalisée ce qui réduit les rejets EP

Régulation et traitement des eaux de voirie et de toiture non récupérées par un séparateur d'hydrocarbures

Eau - Consommation :

« L'activité du site est consommatrice d'eau (besoins sanitaires, lavage des trains, des sols, arrosage des espaces verts...) »

Mesures de réduction : « Récupération des eaux pluviales des toitures minérales (utilisées notamment pour le nettoyage des sols et l'arrosage des espaces verts). Recyclage des eaux de la MAL à plus de 80%. Systèmes hydro-économiques pour les eaux sanitaires ».

Pollution de l'air et nuisances olfactives :

« En phase chantier les opérations provoqueront des envois de poussières, et les sols sont chargés en métaux ».

Mesure de réduction : « Les voiries seront régulièrement arrosées ».

« Les véhicules de chantier sont sources d'émissions atmosphériques.

Mesures de réduction :

Les moteurs des camions et des engins seront coupés lorsqu'ils seront à l'arrêt (phases d'attente pour chargement/déchargement ...)

Gaz à effet de serre – Impact sur le climat :

« Le site est source de rejets atmosphériques :

- les gaz de combustion issus des chaudières au gaz naturel (puissance 1,4 MW)
- les dégagements gazeux des véhicules,
- Les émissions de solvants des fontaines de dégraissage et les fluides frigorigènes en cas de fuite sont négligeables ».

Mesure d'évitement : « Les chaudières sont régulièrement contrôlées.

Les équipements contenant des fluides frigorigènes sont vérifiés périodiquement ».

Consommation énergétique :

« Un site de cet ampleur a des besoins conséquents en énergie ».

Mesures de réduction : « Des sheds seront implantés sur la toiture et sur de nombreuses façades du site, permettant un éclairage naturel des halls de maintenance.

L'ouverture des sheds en dehors de la période hivernale permet un fonctionnement en ventilation naturelle sans dépense énergétique

Les sanitaires du site seront équipés de détecteur de présence, permettant de limiter l'éclairage de ces locaux à leur durée d'occupation.

Les éclairages intérieurs et extérieurs utilisent majoritairement la technologie LED, économe en énergie.

Une sensibilisation des employés de bureaux relativement à la consommation d'énergie (notamment électrique) sera réalisée par la mise en place d'affiches.

L'utilisation d'une thermofrigopompe permet de récupérer les calories provenant des installations de climatisation (fonctionnant toute l'année pour les locaux serveurs) pour les réinjecter dans le chauffage et la production ECS. ».

Mesures de compensation : « Des panneaux photovoltaïques seront éventuellement installés »

Déchets :

« le site ne génère pas beaucoup de déchet par nature. Les principaux déchets sont des papiers/cartons et des métaux »

Mesure de réduction : « Le site effectuera un tri sélectif pour optimiser la valorisation des déchets. La déchetterie du site est équipée d'un compacteur ».

1.3.6 - L'Etude de dangers

« Le seul scénario identifié comme ayant potentiellement des effets hors site est l'incendie d'une rame de train, sur une des voies les plus périphériques des halls. Ce scénario a été modélisé, par calcul des flux thermiques.

Après résultats, il apparaît que :

- les flux thermiques (3, 5 et 8 kW/m²) restent à l'intérieur des limites de site, et ce même en absence de mur coupe-feu en façade des bâtiments ».

- l'analyse détaillée des risques (calcul de la probabilité, de la fréquence et positionnement des accidents dans la grille de criticité gravité / fréquence) est donc sans objet ;

- s'agissant des effets sur l'extérieur du site aucune disposition constructive supplémentaire à celles déjà prévues n'apparaît nécessaire suite à l'étude des dangers du site ;

S'agissant des effets thermiques internes sur la voie engins pompiers côté est du site, l'interposition d'un écran béton intérieur, permettra la protection de la voie.

Les risques présentés par le site sont acceptables ».

1.3.7 - La Notice d'Hygiène et de Sécurité

« La notice d'hygiène et de sécurité montre que l'exploitant du SMR s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du personnel au sein du site, et pour permettre à l'ensemble du personnel présent sur le site de travailler dans les meilleures conditions de travail et d'hygiène possibles.

Les installations seront conformes au décret n°2008-244 du 7 mars 2008, modifiant le Code du Travail, et en particulier :

- la prévention des incendies et l'évacuation des locaux ;
- l'utilisation de machines et appareils dangereux ;
- la signalisation de sécurité et de santé au travail ;
- l'aménagement et l'hygiène des lieux de travail ;
- l'aération et l'assainissement ;
- l'ambiance thermique ;
- l'éclairage ;
- le bruit ».

2	CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR
----------	---

Après avoir :

- Examiné la Conformité du dossier d'Enquête Publique relative aux ICPE

- Examiné la Conformité de la procédure d'Enquête Publique

- . Publicité de l'enquête ICPE
- . Durée de l'enquête
- . Consultation Administrative
- . Consultations diverses
- . Consultation des collectivités territoriale

- Examiné l'Organisation de l'Enquête Publique

- . Le périmètre de l'enquête
- . Le Dépôt des dossiers et des registres en Mairie de chacune de ces communes.
- . Affichage des avis d'enquête publique
- . Conformité au regard de l'arrêté préfectoral n° 2016/2702 du 29 Aout 2016

Après avoir :

- **Visité les lieux,**
- **Analysé les avis des personnes publiques, et en particulier celui de l'autorité environnementale,**
- **M'être tenu à disposition du public aux lieux, dates et heures prévues,**
- **Recueillis les observations du public et établis un procès-verbal de synthèse,**
- **Analysé le mémoire en réponse du pétitionnaire,**
- **Rédigé un rapport relatant le déroulement de l'enquête et l'analyse des enjeux du projet,**

Je soussigné patrice Dunoyer, commissaire enquêteur, émet les avis suivants :

I - Sur le déroulement de l'enquête

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 34 jours, je certifie :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête.
- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans cinq journaux nationaux ou régionaux (paraissant à fortiori dans les 4 communes concernées par le projet) plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans trois journaux parmi ceux précités dans les 8 premiers jours de l'enquête.

- Que les dossiers relatifs à la demande d'autorisation d'exploiter le Site de maintenance et de Remisage de Champigny ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par le projet et à la préfecture du Val-de-Marne.
- Que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la Préfecture du Val-de-Marne.
- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet.
- Que j'ai tenu quatre (4) permanences à Champigny-sur-Marne et une (1) permanence à Villiers –sur-Marne.
- Que 2 réunions publiques se sont tenues à Champigny sur le thème de la gare de Bry-Villiers-Champigny et du SMR de Champigny.
- Que les termes de l'arrêté préfectoral n° 2016/2702 du 29 Aout 2016 ayant organisé l'enquête ont été respectés.
- Que je n'ai à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête ICPE.
- Que seulement 4 observations recevables ont été déposées sur les registres mis en place dans les 4 communes concernées par l'enquête.
- Que j'ai, moi-même formulé 6 observations.
- Que le pétitionnaire a répondu à l'ensemble des observations par un mémoire en réponse.

II - Sur l'analyse du projet et de ses impacts sur l'environnement

A la lecture du dossier, à l'issues des diverses rencontres avec le pétitionnaire, les différents acteurs concernés et le public, je considère :

Que le Site de Maintenance et de Remisage de Champigny-sur-Marne constitue une des principales pièces du système général de fonctionnement de la ligne 15 Sud du « Grand Paris Express »

Que le SMR assurera la maintenance en atelier du matériel roulant ainsi, le lavage et le remisage des trains. Qu'il accueillera à terme 60% du parc de matériel roulant de la ligne 15 Sud.

Que le SMR de Champigny comprend également le Poste de Commandement Centralisé (PCC) qui commande la circulation de l'ensemble des trains de la ligne et centralise toutes les remontées d'information ayant trait aux gares, aux systèmes d'exploitation et à l'énergie par lequel transitent toutes les informations relatives à la supervision de la ligne.

- . Que le site d'implantation du projet est classé au PLU de Champigny-sur-Marne majoritairement en zone d'activité (totalement après mise en conformité). Que de ce fait le SMR permettra de « rehausser » l'image du paysage environnant à la typologie industrielle dominante.
- . Que l'organisation du projet semble être bien adaptée aux besoins fonctionnels de l'exploitant et aux potentiels géographiques, topographiques ou géologiques du site.
- . Que l'étude d'impact, l'étude des dangers ainsi que la notice d'hygiène et sécurité mettent en évidence les points sensibles dont les incidences sur le milieu environnant ou les risques sur l'intégrité humaine nécessitent une attention particulière. Qu'aux enjeux ou impacts mis en évidence, selon leur degré d'incidence, correspondent des réponses techniques ou organisationnelles dont il conviendra de s'assurer de la bonne mise en œuvre, (Mesures d'évitement, Mesures d'accompagnement, Mesures de réduction, Mesures de compensation).
- . Que, sur la question du trafic routier, les incidences négatives sur la circulation des travaux de construction du SMR (tout particulièrement la phase d'évacuation des déblais), malgré les modifications de voirie envisagées, ne sont pas traitées dans le dossier. Qu'une étude de trafic doit être réalisée par les pouvoirs publics compétents. Et que certains habitants des zones pavillonnaires voisines du projet s'inquiètent à juste titre sur ce point.

En conclusion de cette enquête, en l'état du dossier soumis au public, de l'examen des observations présentées, au vu des documents transmis, et après avoir longuement étudié les avantages et inconvénients de l'opération.

Après avoir examiné l'intérêt général du projet du fait :

Que le Site de Maintenance et de Remisage de Champigny-sur-Marne constitue une des principales pièces du système général de fonctionnement de la ligne 15 Sud du « Grand Paris Express » dont les principaux objectifs à l'échelle régionale sont :

- Relier des territoires stratégiques connaissant une forte dynamique d'aménagement ;
- Desservir des secteurs d'enseignement, de recherche et d'innovation de pointe, faisant pour la plupart, l'objet de réflexions en vue de l'élaboration de contrats ou de schémas de développement territorial, associant l'État et les collectivités locales ;
- Desservir le secteur de Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux dont la densité d'emploi et d'habitat est particulièrement élevée ;
- Présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue ;
- Contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération ;
- Améliorer la desserte de secteurs denses de proche couronne ne bénéficiant pas d'une offre de transport en commun structurante et favoriser l'égalité des territoires ;
- Faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés, par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées ;
- Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

Que le Site de Maintenance et de Remisage de Champigny-sur-Marne assurera la maintenance en atelier du matériel roulant ainsi que le lavage et le remisage des trains. Qu'il accueillera à terme 60% du parc de matériel roulant de la ligne 15 Sud.

Que le SMR de Champigny comprend également le Poste de Commandement Centralisé (PCC), centre névralgique du système, qui commande la circulation de l'ensemble des trains de la ligne et centralise toutes les remontées d'information ayant trait aux gares, aux

systèmes d'exploitation et à l'énergie. par lequel transitent toutes les informations relatives à l'exploitation et à la supervision de la ligne.

. Qu'au regard de ce qui précède, le Site de Maintenance et de Remisage de Champigny étant ainsi indissociable du programme de constitution du grand réseau de transport public régional du Grand Paris Express dont la ligne 15 sud a été déclarée d'Intérêt Public en décembre 2014, son caractère « d'intérêt Général » me paraît indéniable.

. Après avoir estimé qu'il convient de s'assurer de la bonne mise en œuvre, en fonction de leur degré d'incidence, des réponses techniques ou organisationnelles aux enjeux ou impacts sur le milieu environnant ou les risques portés sur l'intégrité humaine tels que décrites dans l'étude d'impact.

. Après avoir estimé que les incidences négatives sur la circulation routière des travaux de construction du SMR (tout particulièrement en phase d'évacuation des déblais), nécessitent des aménagements afin de faciliter le trafic routier aux abords du projet. Qu'une étude de trafic doit être réalisée par les pouvoirs publics compétents. Et que certains habitants des zones pavillonnaires voisines du projet s'inquiètent à juste titre sur ce point.

. Et pour les raisons détaillées dans le rapport ci-joint,

RECOMMANDATION

(Les recommandations correspondant à des préconisations vivement Souhaitées, le commissaire enquêteur souhaite que le maître d'ouvrage les prennent en considération.)

. Le commissaire enquêteur demande que les mesures techniques et organisationnelles mises en évidence dans l'étude d'impact, telles qu'énoncées aux § 3.2.1 et 3.2.2 du résumé non technique, (« évitement, accompagnement, réduction, compensation »), destinées à répondre aux incidences sur le milieu environnant et aux risques portés sur l'intégrité humaine, fassent l'objet d'un engagement ferme de la société du Grand Paris, et du futur exploitant du site, à les mettre en œuvre durant la phase chantier autant qu'en phase d'exploitation.

Je donne un **AVIS FAVORABLE** à la demande d'autorisation d'exploiter le Site de Maintenance et de Remisage de Champigny-sur-Marne au titre des ICPE assorti de la **RECOMMANDATION** précédemment citée et de la **RESERVE** suivante

RESERVE

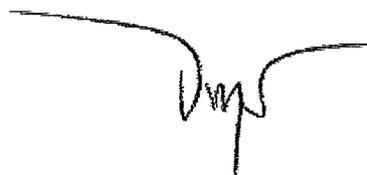
(Si les réserves ne sont pas levées par le maître d'ouvrage, l'avis est réputé défavorable).

. Les incidences du chantier sur le trafic routier environnant devront être maîtrisées.

A cet effet il conviendra de s'appuyer sur une étude de trafic menée par les services compétents. Celle-ci devra intégrer le scénario d'une liaison routière entre le site du SMR et l'Autoroute A4, conformément à la demande de la SPG du 25 septembre 2015 auprès de la DIRIF.

A moins que l'étude précitée n'en confirme pas l'intérêt, il conviendra que les aménagements routiers préconisés, ainsi que la liaison et le raccordement à l'Autoroute A4, soit réalisée avant le démarrage des travaux de terrassement-déblaiement du site d'implantation du SMR.

Le Commissaire Enquêteur
Patrice DUNOYER



Le 25 novembre 2016
Modifié le 15/12/2016

