

JUIN 2017

**DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITER
POUR LA PLATEFORME DE TRANSIT DE DÉBLAIS
DE BONNEUIL-SUR-MARNE**
(CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

VOLUMES
5

Résumé non technique (ICPE)

Avant-propos

Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter au titre des ICPE relatif au projet de plateforme de transit de déblais de Bonneuil-sur-Marne se compose des pièces suivantes :

- la lettre de demande d'autorisation (volume 1/7)
- l'Étude d'Impact, indiquant l'origine, la nature et l'importance des inconvénients susceptibles de résulter des activités considérées et faisant ressortir les effets prévisibles sur l'environnement ainsi que les mesures envisagées par le demandeur pour supprimer, limiter ou compenser ces effets (volume 2/7)
- l'étude exposant les dangers que peut présenter l'installation en cas d'accident et justifiant les dispositions propres à en réduire la probabilité et les effets (volume 3/7)
- la notice relative à la sécurité et l'hygiène du personnel (volume 4/7)
- **les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers (volume 5/7)**
- les documents et études spécifiques dont les principales conclusions sont reprises dans l'étude d'impact (volume 6/7)
- les plans réglementaires de la demande d'autorisation (volume 7/7)

A l'issue de l'instruction, et préalablement à l'enquête publique ce dossier a été complété d'un volume supplémentaire appelé " Annexes au DDAE " qui contiendra, l'avis de l'AE et les réponses apportées par le pétitionnaire.

Le présent document (volume 5/7) constitue les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers de la plateforme de transit de déblais sur Bonneuil-sur-Marne du dossier de demande d'autorisation préfectorale.

Sommaire

Avant-propos	2
Sommaire	3
1. Résumé non technique de l'étude d'impact	5
1.1. CONTEXTE DU PROJET	7
1.2. CONTEXTE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE.....	7
1.3. AUTEUR DES ETUDES	7
1.4. LA SOCIETE DU GRAND PARIS.....	7
1.5. LOCALISATION DU PROJET.....	7
1.6. DESCRIPTION DES INSTALLATIONS	8
1.6.1. Présentation générale de la plateforme	8
1.6.2. Caractéristiques des matériaux en transit.....	9
1.6.3. Présentation des installations.....	10
1.6.4. Fonctionnement de la plateforme	11
1.6.5. Tableau de synthèse.....	14
1.6.6. Modalités d'installation de la plateforme	15
1.6.7. Modalités de désinstallation de la plateforme	15
1.7. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	15
1.8. ANALYSE DES ALTERNATIVES ET JUSTIFICATION DE LA SOLUTION RETENUE	19
1.8.1. Nécessité d'une plateforme de transit	19
1.8.2. Choix d'implantation de la plateforme	19
1.8.3. Choix des déblais à évacuer.....	19
1.8.4. Partis d'aménagements.....	19
1.8.5. Comparaison des variantes.....	20
1.8.6. Solutions retenues	21
1.9. ANALYSE DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES.....	21
1.10. COUT LIES AUX MESURES POUR L'ENVIRONNEMENT.....	29

1.11. PRINCIPALES MODALITES DE SUIVI DES MESURES.....	29
1.11.1. Plan de gestion du projet et de suivi	29
1.11.2. Moyens de surveillance et d'intervention	29
1.12. EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS OU CONNEXES.....	30
1.13. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE DOCUMENT D'URBANISME OPPOSABLE, SON ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES.....	31
1.14. CONDITIONS DE REMISE EN ETAT	31
1.15. METHODES UTILISEES ET DIFFICULTES EVENTUELLES.....	32
1.15.1. Démarche générale.....	32
1.15.2. Etat initial de l'environnement.....	32
1.15.3. Difficultés rencontrées et limites.....	34
2. Résumé non technique de l'étude de dangers.....	35
2.1. PRESENTATION	36
2.2. DESCRIPTION DE L'INSTALLATION	36
2.3. L'ENVIRONNEMENT DU SITE.....	36
2.4. POTENTIELS DE DANGERS	37
2.5. ORGANISATION DE LA SECURITE	37
2.6. RETOUR D'EXPERIENCE	37
2.7. RESULTATS DE L'ANALYSE PRELIMINAIRE DES RISQUES.....	38
2.8. CONCLUSIONS.....	38

1. **Résumé non technique de l'étude d'impact**

1.1. Contexte du projet

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

- 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 du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 ;
- 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.

Ce nouveau réseau de métro automatique a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Ile-de-France.

Le 6 mars 2013, le Gouvernement a présenté ses orientations concernant la définition des projets de transport en commun en Ile-de-France, leur calendrier, leur financement et leur mise en œuvre, dans le cadre du « Nouveau Grand Paris des transports ».

Ce projet global réaffirme les enjeux relatifs au réseau de transport en commun francilien actuel, en mettant l'accent sur les objectifs d'amélioration à court terme du service offert (information voyageurs, fiabilité et régularité des lignes) et sur les opérations de modernisation et d'extension du réseau existant prévues au Plan de mobilisation pour les transports. En ce qui concerne le réseau Grand Paris Express, les orientations retenues visent à définir un projet optimisé et performant, consistant notamment à adapter la capacité de transport envisagée sur certains tronçons aux besoins de mobilité et aux trafics prévisionnels attendus. La traduction de ces orientations en termes de schéma d'exploitation prévisionnel et de dimensionnement de l'offre de transport conduit à définir, à partir du réseau de transport public du Grand Paris et du réseau complémentaire structurant, trois ensembles de projets constitutifs du Grand Paris Express :

- une liaison de rocade, la ligne 15, regroupant les tronçons les plus chargés des lignes rouge et orange et assurant tout particulièrement la désaturation des réseaux de transport en commun en cœur d'agglomération ;
- des métros automatiques à capacité adaptée pour la desserte des territoires en développement, concernant les tronçons nord-est et est de la ligne rouge (les lignes 16 et 17 entre Saint-Denis Pleyel, Noisy-Champs et Le Mesnil-Amelot) ainsi que la ligne verte (ligne 18) entre Orly et Versailles ;
- des prolongements de lignes de métro existantes lorsque cela apparaît pertinent tant fonctionnellement que du point de vue de la rapidité de mise en œuvre : sont concernés le prolongement de la ligne 14 au nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel et au sud jusqu'à Orly (soit la ligne bleue du schéma d'ensemble), ainsi que le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs via Rosny Bois-Perrier (qui reprend l'un des tronçons constitutifs de la ligne orange).

La plateforme de transit de Bonneuil sur Marne, objet de ce 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), peut être considérée comme un site déporté utile pour la gestion des déblais de certains chantiers de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express.

1.2. Contexte législatif et réglementaire

Conformément à l'article R. 511-9 du Code de l'environnement, l'installation prévue sur le site de Bonneuil-sur-Marne est soumise aux rubriques 2515, 2517, 2716 et 4734 de la nomenclature des installations classées.

1.3. Auteurs des études

La coordination de l'étude d'impact a été réalisée par le groupement **ARTEMIS (ARTELIA, ARCADIS, BG environnement)**.

L'étude faune et flore et ses inventaires ont été menées par Naturalia.

1.4. La Société du Grand Paris

La demande d'autorisation est déposée par la Société du Grand Paris en attente de la désignation de l'exploitant des installations. Une fois celui-ci connu au terme d'une procédure d'appel d'offres, il adressera à la préfecture la déclaration de changement d'exploitant prévue à l'article R.512-68 au Code de l'Environnement.

1.5. Localisation du projet

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

La SGP a réservé un terrain d'une surface de 3,6 ha, sis à Bonneuil-sur-Marne. Ce terrain, propriété de Port Autonome de Paris (PAP), se trouve en bordure de Marne, en bout de darse sud. Il dispose d'une estacade et d'une voie ferrée d'environ 400 m le long de la darse.

La localisation du site prévu pour l'implantation de la plateforme est présentée sur la figure ci-après.

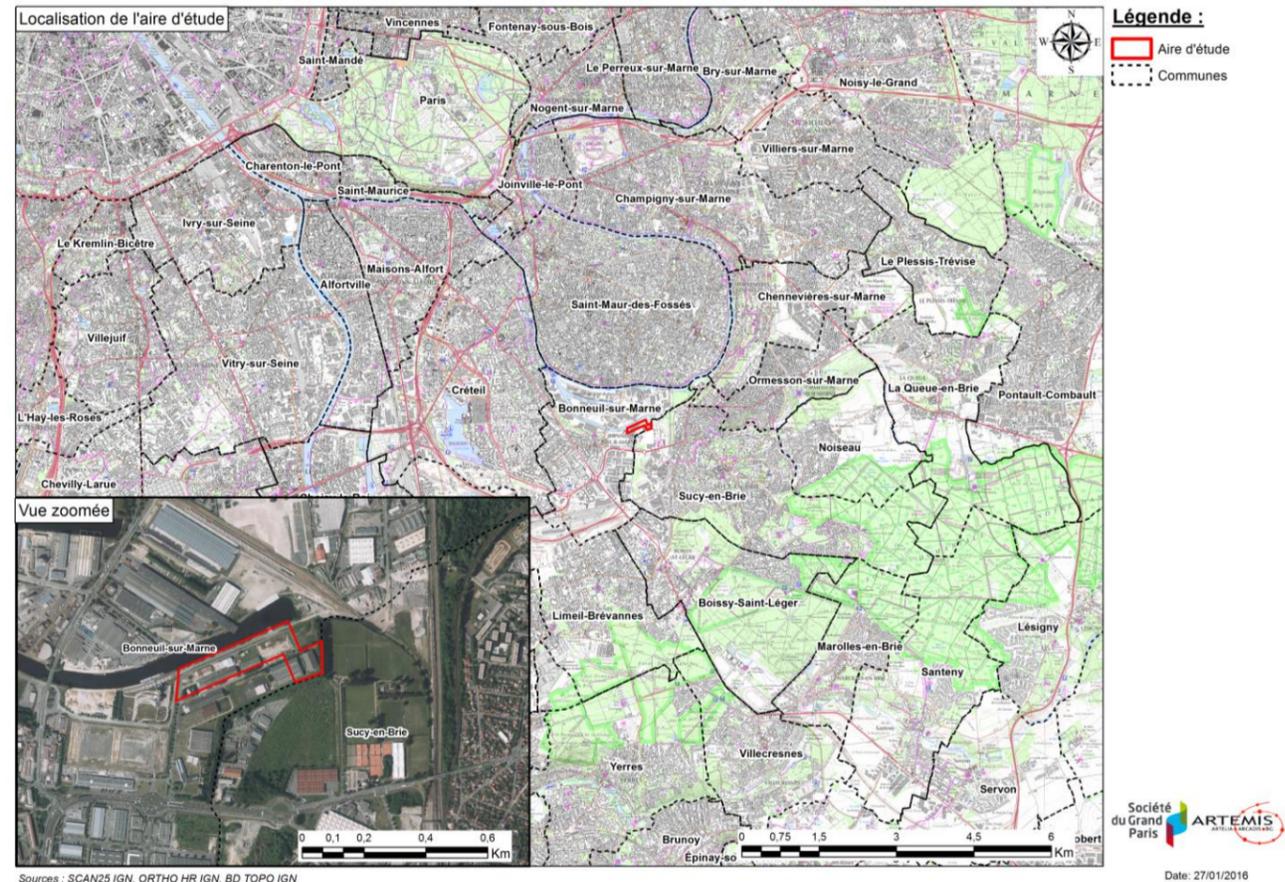


Fig. 1. Localisation de l'aire d'étude

1.6. Description des installations

1.6.1. Présentation générale de la plateforme

La plateforme de transit de Bonneuil-sur-Marne est destinée à recevoir des déblais issus des chantiers du Grand Paris Express, en vue de les caractériser (analyses chimiques) et de les orienter ensuite vers les exutoires finaux adéquats. Cette opération optimisant autant que possible les volumes envoyés vers les filières ultimes non ISDI (installations de stockage de déchets inertes), au profit de filières assimilables à la valorisation notamment (remblaiement de carrières, réutilisation...).

L'exploitation de cette plateforme est envisagée sur une durée allant de 2 à 3 ans selon l'avancement réel des chantiers (entre fin 2018 et début 2021).

Le fonctionnement général de la plateforme est présenté sur la figure ci-après.

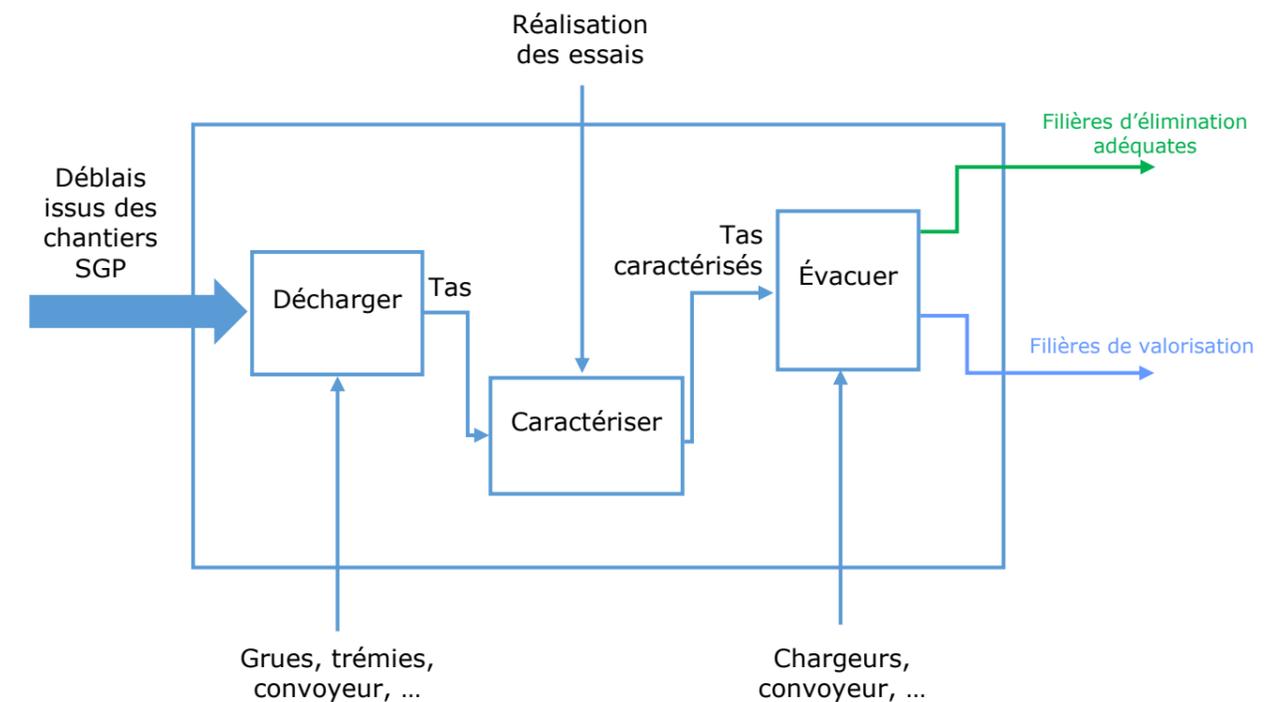


Fig. 2. Fonctionnement général de la plateforme

1.6.2. Caractéristiques des matériaux en transit

La plateforme de Bonneuil-sur-Marne sera dédiée au lot de Génie Civil correspondant à la section allant de Bry-Villiers-Champigny (BVC) à Créteil l'Echat (T2B).

1.6.2.2 Caractéristiques des déblais concernés

Provenant des horizons profonds traversés lors du creusement par les tunneliers, les matériaux qui transiteront par la plateforme de Bonneuil-sur-Marne correspondent uniquement à des matériaux naturels issus des différentes formations géologiques rencontrées.

Aucun déblai pollué du fait d'activités humaines ne transitera par la plateforme. En effet, ces déblais, éventuellement rencontrés dans les niveaux de surface au droit de certaines gares ou ouvrages annexes, seront évacués directement vers les exutoires adaptés après caractérisation in situ par sondages.

Les analyses réalisées sur les formations géologiques en place indiquent que les déblais qui transiteront par la plateforme de Bonneuil-sur-Marne correspondent pour certains à des matériaux inertes mais majoritairement à des matériaux non inertes inorganiques faiblement à fortement concentrés (teneurs en sulfate, fluorure et métaux lourds inférieures ou supérieures à trois fois le seuil de l'arrêté ISDI) en fonction du fond géochimique.

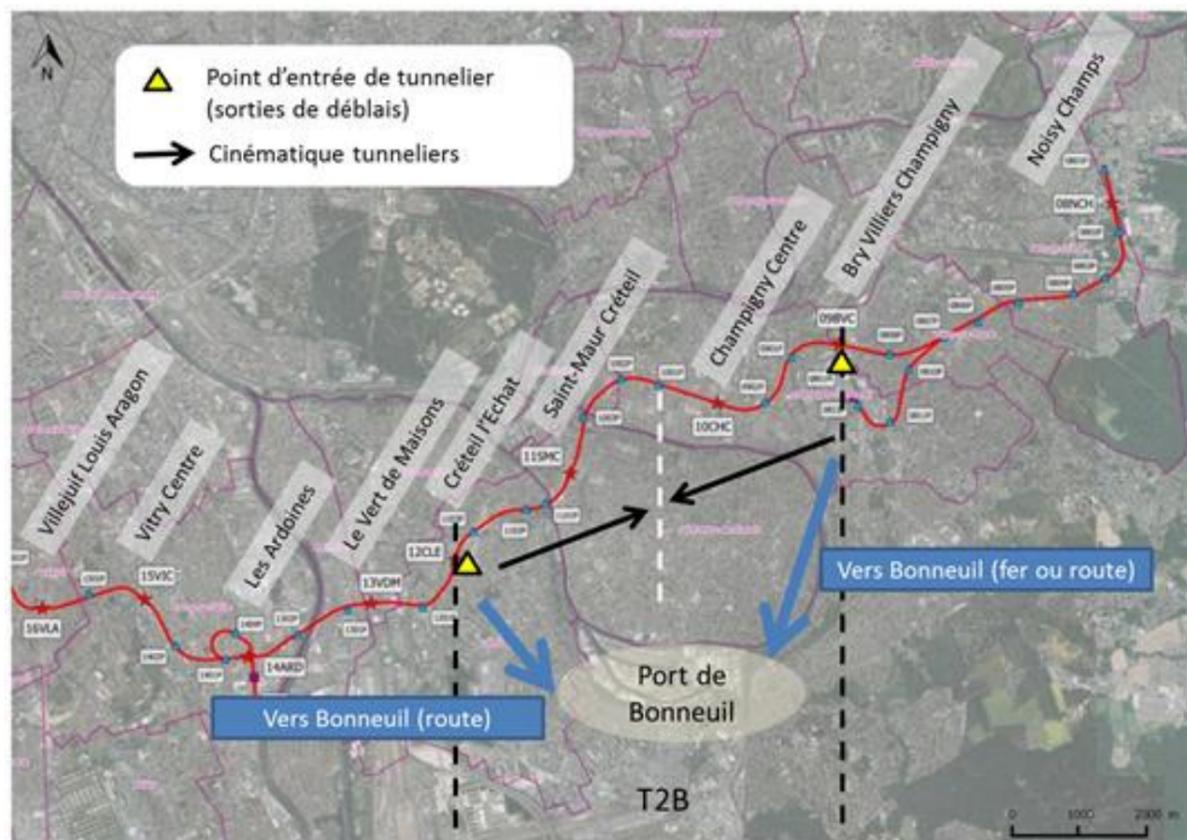


Fig. 3. Présentation des différents sites de production de matériaux

1.6.2.1 Provenance, modalité d'acheminement et données quantitatives

Les quantités de matériaux susceptibles de transiter par la plateforme et leurs modes d'acheminement prévisionnels sont présentés à titre indicatif dans le tableau ci-après.

Tabl. 1 Quantité de matériaux transitant par la plateforme et modes d'acheminement

Site de production		Modalité d'acheminement	Production en kT				
Lieux	Type		2018	2019	2020	2021	TOTAL
BVC BVC - 1001 P	Tunnelier	Fer	48	569	142	0	759
Créteil l'Echat CLE - 1001 P	Tunnelier	Routier	0	103	207	17	327

La quantité totale de matériaux transitant sur la plateforme de Bonneuil-sur-Marne est estimée à environ 1,1 million de tonnes.

1.6.3. Présentation des installations

1.6.3.1 Activités présentes sur la plateforme

Le plan ci-dessous schématise la répartition des activités sur la plateforme de transit.

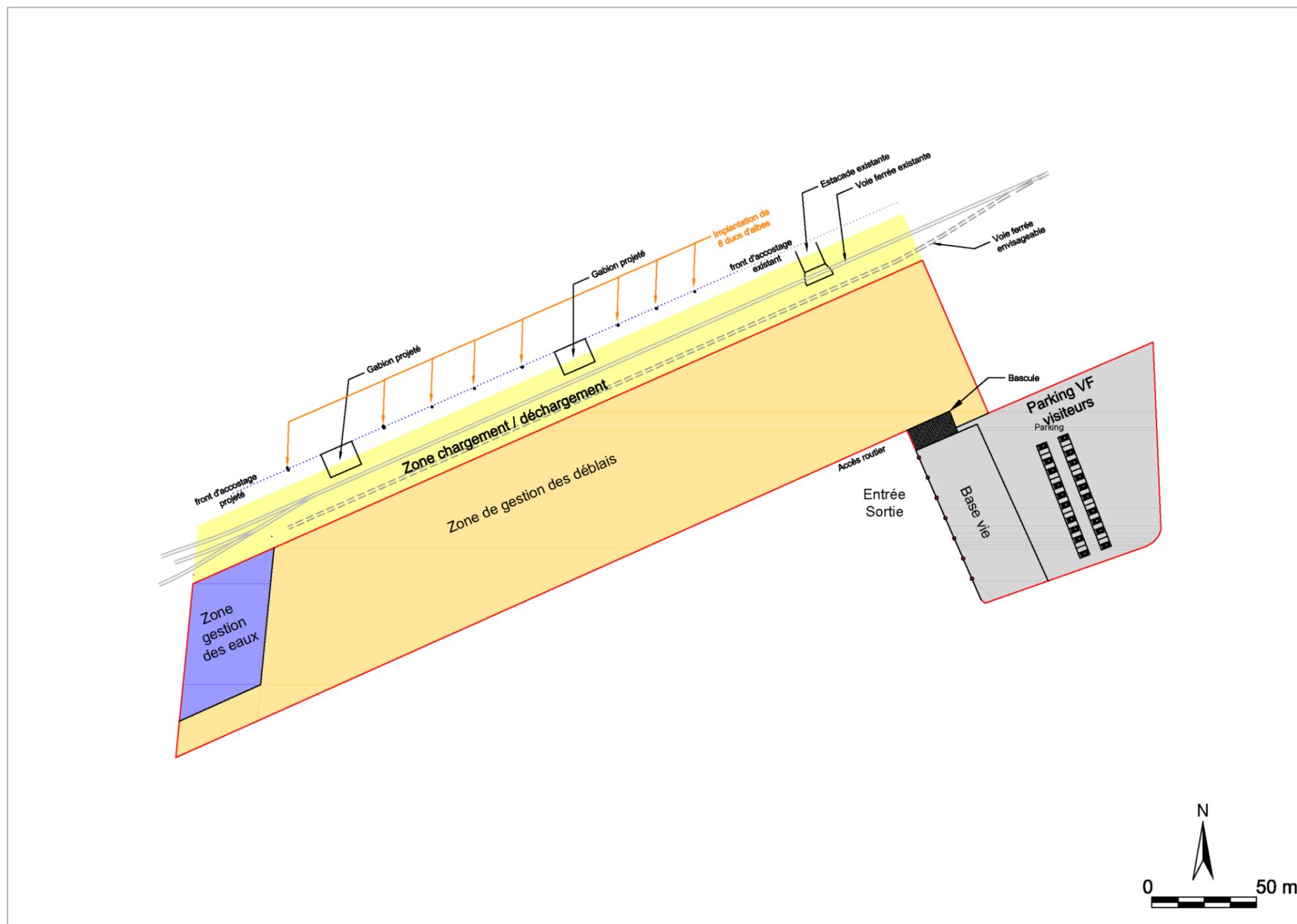


Fig. 4. Activités présentes au sein de la plateforme de transit projetée

On distingue ainsi :

- une zone de stockage, tri, traitement des matériaux ;
- des zones de chargement et déchargement de matériaux soit par camions, soit par trains, soit par barges pour l'amenée et l'évacuation des matériaux ;
- un dispositif de traitement des eaux de ruissellement sur la plateforme, associée à un bassin tampon de rejet de 710 m³,
- des constructions légères, s'apparentant à des installations de chantier, accueillant des bureaux, des sanitaires, un vestiaire et un réfectoire. Un local permettant des analyses de type physique (granulométrie, tamisage, séchage etc) pourra être éventuellement prévu sur le site. Toutefois il n'est pas envisagé à ce stade qu'un laboratoire d'analyses chimiques soit installé sur place, ces dernières étant considérées totalement externalisées.

1.6.3.2 Equipements associés

Des équipements associés à ces zones et nécessaires au bon fonctionnement de la plateforme sont également présents :

- un dispositif de pesée en entrée/sortie des camions, type pont bascule ;
- un parking VL pour les véhicules des employés du site et des visiteurs ;
- une aire dédiée, au sein de la zone d'entreposage des matériaux, au droit de laquelle sera implanté un cribleur. Ce dispositif, première étape d'une valorisation de matériaux, permet en particulier de séparer les matériaux fins, souvent ceux qui concentrent les marquages chimiques, des matériaux plus grossiers, souvent inertes ;
- une aire étanche d'entreposage d'une cuve de gasoil aérienne (pour l'alimentation des engins du chantier) ;
- un dispositif de lavage des roues sera installé en sortie du site.

1.6.4. Fonctionnement de la plateforme

Le fonctionnement de la plateforme de transit s'articule autour de 3 étapes :

- Equipements et installations pour la réception des matériaux vers la zone de stockage
- Tri et traitement des matériaux
- Equipements et installations pour l'évacuation des matériaux

Le plan de principe est présenté ci-après.

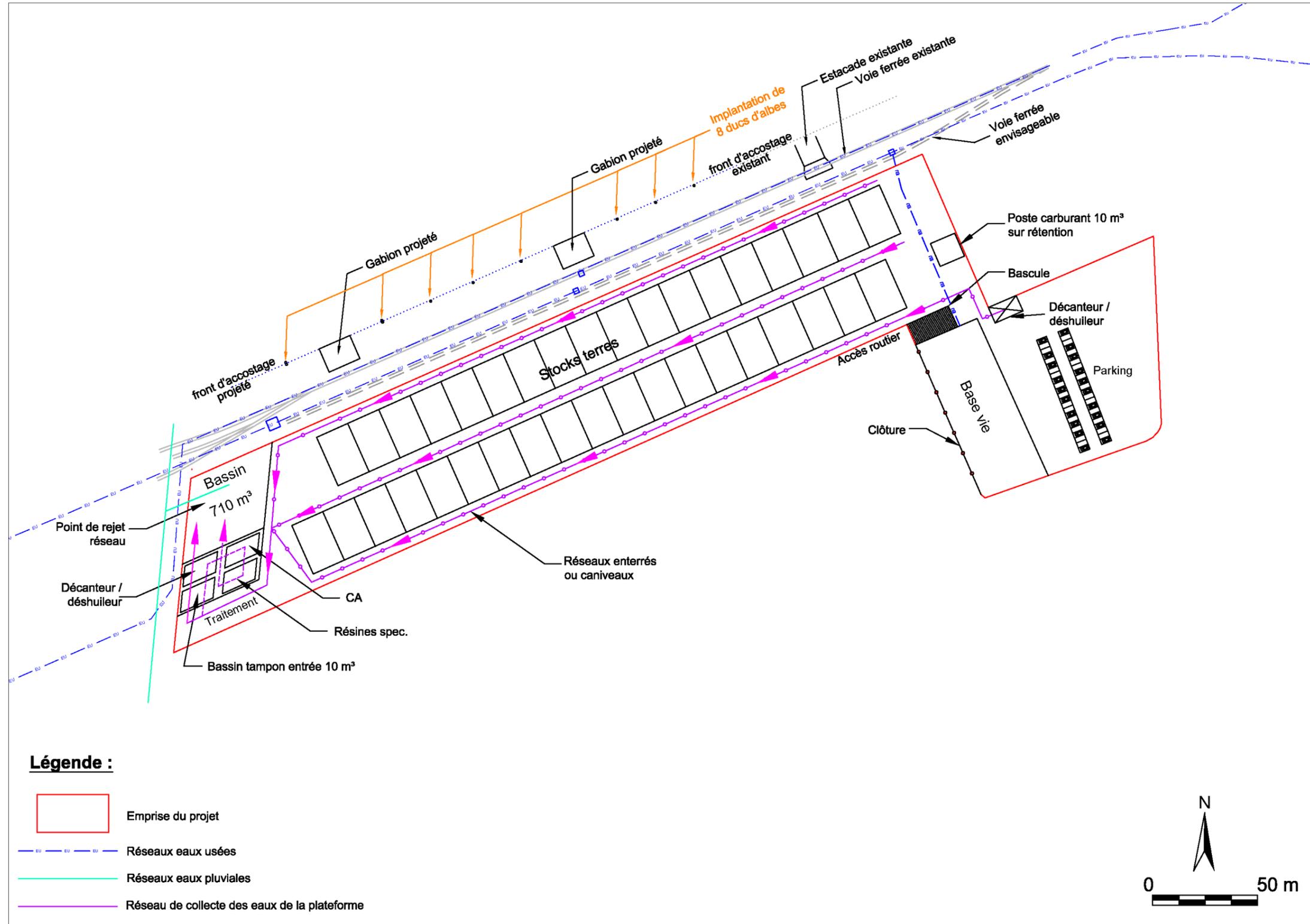


Fig. 5. Principe de fonctionnement de la plateforme

Les équipements à demeure sur le site seront probablement les suivants :

- des bureaux, des sanitaires, un vestiaire et un réfectoire situés au sein de bungalows ;
- 2 à 5 chargeuses ;
- 2 à 5 pelles mécaniques ;
- 1 à 2 grues sur pneus ;
- 1 trommel mobile qui fonctionnera au maximum en 1 seul poste (8h) uniquement en journée ; pour rappel ce matériel ne sera utilisé que si nécessaire, sur certains matériaux présentant un intérêt au criblage ;
- si nécessaire, des bandes transporteuses (a priori 3 à 600 t/h et 2 à 1000 t/h) ;
- une cuve de gasoil aérienne pour l'alimentation des engins de chantier.

1.6.4.1 Transport des matériaux : acheminement / évacuation

Le transport des matériaux est présenté ci-après d'une part concernant l'acheminement sur le site et d'autre part concernant l'évacuation depuis cette plateforme.

Acheminement des matériaux

Le tableau ci-dessous présente les modes d'acheminements depuis les sites de BVC à Créteil l'Echat de matériaux vers la plateforme de Bonneuil-sur-Marne. Le tableau détaille également les quantités retenues par heure.

Tabl. 2 Modes d'acheminement des matériaux

Acheminement	Mode de transport		
	route	fer	voie d'eau
BVC BVC - 1001 P	-	0 à 4 trains de 700 T / jour	-
Créteil l'Echat CLE - 1001 P	20 à 30 camions de 20 T / heure	-	-

Le mode de transport privilégié est la route pour les matériaux provenant du tunnelier de Créteil l'Echat et la voie ferrée pour les matériaux provenant du tunnelier de BVC.



Fig. 6. Itinéraires d'accès routier à la plateforme de transit de Bonneuil-sur-Marne (zoom)

Évacuation des matériaux

Les exutoires étant choisis par l'entreprise dans le cadre de leurs accords commerciaux, et validés par la SGP au démarrage des travaux, il n'est pas possible à ce stade de définir précisément les itinéraires et flux d'évacuation des matériaux en sortie de la plateforme de Bonneuil.

Néanmoins, à ce stade des études, d'après l'étude des exutoires menée par la SGP, et étant donné que les flux de sortie de la plateforme vers les exutoires dépendent notamment de la nature des matériaux, il est possible d'indiquer que :

- les matériaux inertes seront probablement évacués par voie fluviale, de nombreux sites receveurs étant desservis par voie d'eau ou proches ;
- les matériaux sulfatés seront évacués par voie fluviale pour la première partie du trajet, avec un post acheminement par voie routière ;
- les autres déblais seront évacués par voie fluviale ou routière.

Tabl. 3 Modes d'évacuation des matériaux

Évacuation	Mode de transport (en flux)	
	route	voie d'eau
BVC – Créteil l'Echat	40 à 60 camions de 20 T / heure	0 à 4 barges de 1500 T à 2000 T / jour

1.6.4.2 Transit (Stockage temporaire)

Le stockage temporaire des matériaux est réalisé sur la majeure partie ouest de la plateforme. Des tas coniques, ou merlons continus ou encore des casiers de maximum 500 m³, pouvant théoriquement atteindre 4 à 5 m de hauteur sont formés à l'arrivée des matériaux.

La plateforme pourra comporter jusqu'à 35 à 40 lots simultanément, soit une capacité de stockage maximale de 40 000 T.

En régime de pointe, il est estimé à un transit de 3 000 T de matériaux par jour par tunnelier, soit l'amenée de 6000 T de déblais par jour pour deux tunneliers. Une capacité de réserve permet d'absorber notamment d'éventuelles pointes cumulées des tunneliers et des déblais de gares ou plus généralement ouvrages ponctuels. La marge de superficie permet aussi de regrouper des matériaux caractérisés de qualité similaire avant leur évacuation.

En raison des phases d'analyses nécessaires au tri, il est estimé qu'un lot de matériaux restera sur site au maximum 4 à 6 jours, entre son arrivée et son évacuation.

1.6.4.3 Caractérisation et tri

Chaque lot de 500 m³ fait l'objet d'analyses réglementaires en regard des seuils d'acceptation en ISDI (sur brut et sur éluas) en laboratoire extérieur afin de caractériser le matériau au sens de l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014.

1.6.4.4 Gestion des eaux

Plusieurs types d'eaux seront distingués sur la plateforme :

Eaux pluviales

Les eaux pluviales sont collectées et traitées avant d'être rejetées dans le réseau de Ports de Paris

Eaux usées

Les eaux usées (sanitaires) seront rejetées dans le réseau d'eaux usées existant.

Eaux incendie

Les eaux incendie seront confinées et évacuées vers une filière de traitement adaptée.

1.6.4.5 Accueil et sécurité

Le site de la plateforme sera entièrement clôturé. Les installations seront éclairées lors de leur fonctionnement de nuit.

La vitesse sur le site sera limitée à 30 km/h.

L'accès des secours se fera par deux points : au niveau de l'accès routier et au niveau de la sortie des camions.

1.6.4.6 Procédure en période de crue

En cas d'alerte de crue, les matériaux seront évacués du site vers les exutoires appropriés dans un délai compatible avec la montée de la crue (sous 48h).

1.6.5. Tableau de synthèse**Tabl. 4 Tableau de synthèse**

Scénario	Volume transitant par la plateforme	Période de fonctionnement	Puissance concasseur	Puissance électrique	Acheminement		Chargement	
					Route	Fer	Route	Voie d'eau
Lot T2B : BVC – Créteil l'Echat	1086 kT	Deux postes (2x8h)	> à 200 kW, mais ≤ à 550 kW	550 kW	Camions de 20 T : 20 à 30 camions /h Convoyeurs à bande : 600 T/h Chargeuse : 300 à 400 T/h	ou Nouvelle voie ferrée envisageable 0 à 4 rames de 700 T/jour Chargeuse : 300 à 400 T/h Convoyeurs à bande : 1000 T/h	Chargeuses : 300 à 400 T/h Camions de 20 T : 40 à 60 camions / h	ou Chargeuse : 300 à 400 T/h Convoyeur à bande : 1000 T/h Création de Ducs d'Albe Estacade projetée 0 à 4 barges de 1500 T à 2000 T/ jour

1.6.6. Modalités d'installation de la plateforme

1.6.6.1 Phasage

Le phasage d'installation de la plateforme est présenté ci-dessous.

Phasage d'installation	Mois 1	Mois 2	Mois 3	Mois 4	Mois 5	Mois 6
Diagnostic initial du site						
Pose des clôtures						
Mise en place de la plateforme de gestion des déblais (terrassement des pistes, assainissement et réalisation de l'étanchéité)						
Aménagement de la zone sud-est (bungalows) et mise en place des infrastructures et équipements nécessaires à l'exploitation						

Fig. 7. Phasage prévu pour l'installation de la plateforme

1.6.6.2 Installations de chantier

Les besoins en installations de chantier sont limités à :

- des bungalows (bureaux, vestiaires, sanitaires, pont bascule, stockage divers, ...)
- un dispositif de traitement des eaux de ruissellement comprenant un bassin tampon de 10 m³ étanche en entrée ;
- un parking d'une capacité de quelques véhicules (environ 400 m²) ;
- une citerne de stockage de carburant pour les engins de 10 m³, hors sol, sur aire étanche et confinée ;
- un bassin d'eaux pluviales avant rejet de 710 m³, étanche.

1.6.7. Modalités de désinstallation de la plateforme

Le site sera restitué au terme des travaux selon l'état initial constaté avant le démarrage des activités. La remise en état du site reproduira la topographie initiale.

Phasage de désinstallation	Mois 1	Mois 2	Mois 3	Mois 4	Mois 5	Mois 6
Démontage des infrastructures, équipements nécessaires à l'exploitation, de la zone sud-est (bungalows, cuve à hydrocarbures)						
Démantèlement des zones étanches et nivellement de la plateforme à son état initial						
Démontage des clôtures						
Diagnostic final du site						

Fig. 8. Phasage prévu pour la désinstallation de la plateforme

1.7. Analyse de l'état initial du site et de son environnement

L'analyse de l'état initial du site et de son environnement a abouti à la connaissance des milieux concernés, nécessaire pour dégager les enjeux et les sensibilités des milieux spécifiques par rapport au projet.

Ainsi, est défini par :

- **Enjeu** : critère ou thématique attachée à une portion de territoire qui, compte tenu de son état actuel ou prévisible, présente une valeur au regard des préoccupations environnementales, patrimoniales, culturelles, esthétiques, monétaires ou techniques ;
- **Sensibilité** : niveau d'un enjeu environnemental par rapport au projet. La sensibilité exprime le risque que l'on a de perdre tout ou partie de la valeur d'un enjeu environnemental du fait de la réalisation de tout projet. Dans la présente méthodologie, quatre niveaux de sensibilité ont été distingués pour classer les enjeux environnementaux au regard du projet de réalisation de l'ouvrage : nul/négligeable, faible, modéré et fort.

Les tableaux ci-dessous présentent les enjeux environnementaux et leur sensibilité évalués à partir de la grille suivante :

Tabl. 5 Sensibilité des items environnementaux

Fort	Sensibilité forte vis-à-vis de l'installation d'une plateforme de transit
Modéré	Sensibilité modérée vis-à-vis de l'installation d'une plateforme de transit
Faible	Sensibilité faible vis-à-vis de l'installation d'une plateforme de transit
Négligeable	Sensibilité négligeable voire nulle vis-à-vis d'une plateforme de transit

Tabl. 6 Synthèse des sensibilités de l'état initial

Thème environnemental	Enjeux	Sensibilité	
Environnement physique			
Climat	Le Val de Marne est soumis au climat océanique dégradé dont les principales caractéristiques sont des hivers rigoureux, des étés chauds et des précipitations régulières tout au long de l'année. La majorité des vents proviennent du sud-ouest et sont peu violents (vitesse comprises entre 15 et 17 km/h).	Faible	
Topographie	Le secteur présente un relief plutôt plat du fait de sa situation dans la vallée de la Marne, avec une altitude de l'ordre de 30 à 35 m NGF. La topographie locale des sols sera nivelée par Ports de Paris à des côtes entre 35,2 m NGF et 34,9 m NGF. Elle sera donc plane.	Faible	
Sols et sous-sols	Les couches géologiques sont de multiples compositions (alluvions, marnes, calcaires, argile..). La présence de substratum calcaire confère au sol des propriétés physiques résistantes. En termes de qualité, les sols pollués situés au droit des cuves enterrées seront évacués lors de l'intervention de Ports de Paris.	Faible	
Eaux souterraines	Trois nappes souterraines sont présentes dont deux nappes superficielles et une nappe profonde. Les 2 nappes superficielles (nappe d'accompagnement de la Marne et nappe Tertiaire Champigny en Brie et Soissonnais) sont très vulnérables et apparaissent très exposées aux pollutions du fait de leur faible couche de protection de surface et de leur faible profondeur.	Fort	
Eaux superficielles	Le réseau hydrographique de l'aire d'étude se compose de la Marne (cours d'eau principal et référencé au SDAGE par le code FRHR154A), des darses nord et sud du port de Bonneuil, du ruisseau des Marais et du ruisseau du Morbras. Le cours d'eau le plus proche de l'aire d'étude est le ruisseau des Marais passant en limite est. Ce dernier peut être le vecteur de transfert de pollution à la Marne.	Fort	
Outils de planification	Plusieurs documents de planification s'appliquent, notamment, le SDAGE du bassin de la Seine, le SAGE Confluence Marne, le Plan Territorial d'Action Prioritaires 2013-2018 Vallée de la Marne, le schéma régional environnemental des berges.	Modéré	
Usage de l'eau	Aucun captage souterrain n'est présent au sein de l'aire d'étude. Le captage AEP le plus proche se situe à environ 5 km (prise d'eau en Marne de Joinville) et les autres captages sont privés à usage industriel. La Marne est utilisée pour la navigation commerciale et la plaisance. De nombreuses activités de loisirs y sont pratiquées (sports nautiques, pêche, baignade, randonnée). Elle est classée en liste 2 des cours d'eau. La zone de répartition des eaux n°03001 pour la protection de la nappe de l'albien s'applique à l'aire d'étude.	Modéré	
Environnement naturel			
Zonages du patrimoine naturel	Présence d'une ZNIEFF Type I à 0,2 km et un APPB à 0,74 km	Faible	
Continuité écologique : Trame Verte et Bleue	Continuité locale au droit de la ripisylve de la darse sud et des haies de l'aire d'étude	Modéré	
Flore et habitats naturels terrestres	Habitat naturel	Après l'intervention du Ports de Paris, le site accueillant la plateforme de transit de matériaux ne présentera plus d'habitat à enjeux.	Négligeable
	Zones humides	<i>Présence d'habitats correspondant à des zones humides en limites Nord et Est de l'aire d'étude</i>	Modéré
	Flore	Les dispositions seront prises avant l'intervention du Ports de Paris, aussi le site livré étant mis à nu, il ne devrait présenter aucune espèce floristique protégée.	Négligeable
Faune terrestre	Des espèces faunistiques à enjeu pourraient être présentes sur l'aire d'étude malgré le réaménagement du site. Une attention particulière sera portée lors de la mise en place de la plateforme de tri.	Faible	
Frayères et diversité aquatique	Aucun enjeu aquatique n'a été mis en évidence. La darse n'est pas propice aux frayères d'espèces cibles	Négligeable	
Agriculture et sylviculture			

Thème environnemental	Enjeux	Sensibilité
Agriculture	Aucune parcelle agricole dans l'aire d'étude	Nul
Sylviculture	Aucun milieu forestier dans l'aire d'étude	Nul
Paysage		
Paysage	<p>Le grand paysage est marqué par une forte représentation de l'eau où s'étend une vaste plaine alluviale née à la rencontre de la Seine et de la Marne et cernée de plusieurs plateaux et coteaux. Le paysage lointain est essentiellement urbain formé d'un tissu dense et continu aux rues perpendiculaires, de quelques quartiers en puzzles formés par les immeubles collectifs. Le paysage est également marqué par les infrastructures de transport routières et ferroviaires.</p> <p>Le paysage local est très industriel. L'aire d'étude est intégrée dans cet environnement. Elle est très peu visible des alentours. La suppression des bâtiments, le maintien des massifs arborés formant une barrière visuelle permettront de limiter l'impact visuel. Il est de même difficile de se rendre compte de l'environnement extérieur depuis le site clôturé. Ainsi, l'aire d'étude s'inscrit dans un paysage fermé et fortement modifié par les activités humaines.</p>	Faible
Environnement humain		
Démographie	Bonneuil-sur-Marne voit sa population augmenter depuis les années 90 (17 %). 63,6 % des personnes ont moins de 44 ans c'est donc une population plutôt jeune. Son évolution est due essentiellement au solde naturel.	Négligeable
Occupation des sols et Maîtrise foncière	<p>Selon corine land cover 2006, l'aire d'étude s'inscrit dans une zone industrielle et commerciale. Plus localement, elle représente bien une zone industrielle avec : une zone mise à nue, le canal avec son quai et ses berges, le voie ferrée et la route d'accès.</p> <p>Le foncier est maîtrisé par Ports de Paris et une convention est passée avec la Société du Grand Paris.</p>	Faible
Planification socio-économique	La commune de Bonneuil sur Marne ne fait partie d'aucun SCOT, mais fait partie de la Métropole du Grand Paris. L'aire d'étude s'inscrit dans la zone UPa « Activités économiques à vocation industrielle » du Plan Local d'Urbanisme. Au sein de cette dernière, une servitude de passage est présente le long de la darse sud et un emplacement réservé est en limite sud-est. Il n'y a pas d'espace boisé classé. L'emplacement réservé correspond à l'emplacement de la future voie de liaison entre les déviations des RN4 et RN5 et échangeur avec la RD19.	Modéré
Activités économiques et emploi	Bonneuil-sur-Marne accueille sur son territoire 950 entreprises et 1 197 établissements actifs pour lesquelles la catégorie « Commerce, transports, services divers » est dominante. Il est à noter l'absence totale de l'agriculture. Au droit de l'aire d'étude, une part de la superficie (2,9 ha) à l'est n'accueille plus aucune activité. Le reste de la superficie (2,1 ha) accueillait une activité de réparation automobile jusqu'à la fin 2015. Depuis 2007, l'emploi évolue de façon positive avec une population active en augmentation (2,5 %) et un recul du chômage de 0,6 %. La majorité des emplois sont répartis dans les catégories suivantes : professions intermédiaires, employés et ouvriers. Le tourisme de la commune est limité à son patrimoine architectural remarquable et le port de Bonneuil qui fait l'objet d'intérêts non négligeables.	Faible
Habitat et cadre de vie	Depuis 2007, le nombre de logements est resté stable à Bonneuil-sur-Marne dont 95,5% sont utilisés en tant que résidences principales. Au sein de l'aire d'étude aucun logement n'est présent. Il est à noter que le règlement du PLU interdit toute construction à vocation d'habitat dans cette zone.	Faible
Déplacements – Infrastructures	<p>La commune est desservie par l'autoroute A86 à 4km de l'aire d'étude, la N406, N6, N19 et de nombreuses départementales. Les transports en commun sont bien implantés avec 4 lignes de bus RATP et 4 lignes TRANSDEV. Le RER A est présent sur Sucy-en-Brie soit à 800 m de l'aire d'étude. Quelques linéaires de pistes cyclables sont présents. Il est à noter la présence d'un réseau ferré et fluvial destiné au fret desservant directement l'aire d'étude.</p> <p>En termes de transport d'énergie, aucun réseau RTE ou GRTgaz n'est présent aux abords de l'aire d'étude.</p>	Fort
Patrimoine culturel	<p>L'aire d'étude n'est concernée par aucun périmètre de servitude de monument historique, ni site classé ou inscrit, ni ZPPAUP, ni élément du patrimoine mondial de l'humanité.</p> <p>En revanche, le site s'inscrit dans une zone archéologique sensible.</p>	Modéré
Commodité du voisinage, hygiène, santé et salubrité publique		

Thème environnemental	Enjeux	Sensibilité
Qualité de l'air	<p>La qualité de l'air est surveillée de très près en Ile-de-France. De nombreux programmes et outils de planification s'appliquent (PCAER, PPA, PCET).</p> <p>La campagne de mesures de la qualité de l'air sur l'aire d'étude a mis en évidence une qualité de l'air assez bonne avec des niveaux en polluants faibles. Les niveaux en dioxyde d'azote et en benzène observés pendant la période de mesures sont largement inférieurs aux valeurs réglementaires françaises. Les PM10 dépassent l'objectif de qualité e 30 µg/m³ en moyenne annuelle mais restent inférieurs à la valeur limite de 40 µg/m³. Les niveaux en particules PM2,5 dépassent la valeur limite de 25 µg/m³.</p> <p>Les mesures de retombées de poussières, les mesures ont mis en évidence une zone faiblement polluée.</p>	Modéré
Ambiance sonore	<p>Un PPBE a été approuvé en Val-de-Marne. Au jour de rédaction du présent document, l'aire d'étude se situe hors bande d'influence d'une infrastructure de transport bruyante. Néanmoins, avec la création de la desserte du port de Bonneuil par le prolongement de la RN406, l'aire d'étude s'inscrira dans la bande d'influence de cette dernière.</p> <p>Le bruit dominant perçu pendant les mesures réalisées par Artémis en 2015 sur l'ensemble de l'aire d'étude est le bruit de chargement des péniches situées sur la Darse au Nord.</p>	Modéré
Ambiance lumineuse	L'aire d'étude s'inscrit en zone blanche, soit un secteur où la pollution lumineuse est très puissante et omniprésente.	Faible
Gestion des déchets	La gestion des déchets est l'objectif même de ce présent projet. La plateforme de transit sera réalisée dans le but de faciliter la gestion des terres d'excavation du projet du Grand Paris Express vers des exutoires adaptés.	Fort
Risques		
Risques technologiques	Plusieurs ICPE sont présentes aux abords de l'aire d'étude. Le site SEVESO le plus proche se situe à environ 4 km au sud-est, néanmoins son aire d'influence ne concerne pas l'aire d'étude. Le risque de transport de matières dangereuses est identifié aux abords de l'aire d'étude sur les darses du port, les voies ferrées, la D19 et une canalisation de gaz au sud de la commune de Bonneuil. Aucun site BASOL n'est présent dans l'aire d'étude. Un site BASIAS est présent il s'agit du Service Technique des Bases Aériennes.	Faible
Risques naturels	L'aire d'étude est concernée par le risque inondation par débordement et par remontée de nappe. Il s'inscrit dans la zone orange du PPRi relative aux espaces urbanisés avec un aléa fort à très fort. L'aléa remonté de nappe est très fort car la nappe est sub-affleurante. Le risque de mouvements de terrain consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols est qualifié de faible sur l'aire d'étude. Enfin, Bonneuil-sur-Marne est classée en zone 1 de sismicité très faible.	Fort

1.8. Analyse des alternatives et justification de la solution retenue

1.8.1. Nécessité d'une plateforme de transit

La construction du Grand Paris Express (GPE) entraînera l'excavation de plus de 40 millions de tonnes de déblais, au cours d'une dizaine d'années. La valorisation de ces déblais et la traçabilité de leur devenir jusqu'à leur exutoire final représentent l'un des objectifs prioritaires de la Société du Grand Paris (SGP) en la matière.

Les travaux de la ligne 15 sud comprenant le tronçon entre Pont de Sèvre et Noisy-champs sont autorisés par la déclaration d'utilité publique du 14 décembre 2014 et devront démarrés courant 2017. Ils généreront à eux seuls un volume de matériaux excavés de l'ordre de 13 millions tonnes (estimation de 2016) dont près de 5 millions de tonnes extraites par des tunneliers entre 2018 et 2021 :

- Sur le tronçon 2, la quantité totale de déblais à évacuer est estimée à 8 millions de tonnes, extraits à 39% par des tunneliers et à 61% par méthode traditionnelle.
- Sur le tronçon 3, la quantité totale de déblais à évacuer est estimée à 5 millions de tonnes, extraits à 35% par des tunneliers et à 65% par méthode traditionnelle.

Pour déterminer la destination finale des déblais (type de centre de stockage, mode de valorisation), il est indispensable de réaliser des analyses spécifiques voire réglementaires associées à un tri des sols excavés. Ces opérations prennent plusieurs jours et nécessitent de disposer d'un espace de stockage suffisant. Or les emprises de chantiers sur les sites d'excavation sont trop réduites en superficie pour assurer ces activités.

Pour ces raisons, la Société du Grand Paris a entrepris des recherches des sites permettant d'assurer le transit et le tri des déblais qui seront produits par les futurs travaux du GPE.

1.8.2. Choix d'implantation de la plateforme

Pour optimiser les contraintes de coûts et de distance et réduire les nuisances liées au transport de matériaux, le site a été choisi selon les critères suivants :

- Proximité des sites de transit avec les zones de chantiers sur lesquels seront extraits les déblais ;
- Possibilité de desserte multimodale (fluviale, routière et ferroviaire), tant en approvisionnement qu'en élimination, offrant des perspectives de transports ferroviaires et fluviales ;
- Environnement immédiat à faible sensibilité environnementale afin de limiter autant que possible les nuisances (trafic, bruit,...) et risques potentiels liés au fonctionnement de l'installation. Pour ce faire, les zones industrielles ont été visées en priorité.

1.8.3. Choix des déblais à évacuer

En fonction des types d'ouvrages à réaliser dans le cadre du projet du Grand Paris Express, les modes de creusement se différencient :

- Par la méthode traditionnelle : elle consiste à réaliser un puits d'attaque pour ensuite travailler en souterrain (creusement progressif avec une phase de stabilisation par la pose de soutènement provisoire puis s'enchaîne la pose de revêtement définitive). La méthode traditionnelle est utilisée principalement pour les gares, les ouvrages annexes (puits de ventilation et d'accès secours, postes d'alimentation électrique et certains linéaires du réseau ou l'utilisation du tunnelier est impossible ;
- Par le tunnelier : elle consiste à réaliser un tunnel par un creusement indépendant de la surface du sol et de produire un tunnel quasi-étanche en béton. Le tunnelier est utilisé pour creuser les réseaux de circulation principalement.

Dans le premier cas la caractérisation préalable permet donc que les matériaux excavés soient directement évacués vers les exutoires spécifiques sans nécessiter de tri supplémentaire.

A l'inverse, l'utilisation du tunnelier ne permet pas de pas de possibilité réaliste de reconnaissances à l'avancement par rapport aux cadences prévues. La caractérisation des matériaux doit s'effectuer après l'excavation soit sur le site du chantier s'il possède une surface disponible assez vaste, soit sur un autre site déporté, notamment sur une plateforme de transit.

La plateforme de transit de Bonneuil-sur-Marne sera utilisée pour le tri des matériaux d'excavation des tunneliers de Bry Villiers Champigny (BVC) et de Créteil l'Echat de la ligne 15 Sud.

1.8.4. Partis d'aménagements

- Variante 1

Cette variante a été conçue dans le but d'accueillir les matériaux excavés de plusieurs tunneliers dont l'amenée s'effectue par voie ferrée, voie d'eau et voie routière et l'évacuation s'effectue par voie d'eau et par voie routière.

Le site sera composé en plusieurs espaces :

- chargement et déchargement de matériaux soit par camions, soit par
 - une zone de chargement et déchargement des barges au droit des estacades pour l'arrivée/départ des matériaux sur la plateforme de transit ;
 - une zone de déchargement des camions au sud-est pour l'arrivée des matériaux sur la plateforme de transit par voie routière ;
 - une zone de déchargement des rames entre les estacades et la zone de stockage des terres.
- une zone de stockage, tri, traitement des matériaux : Le stockage des matériaux est réalisé par des tas coniques de 1 000 t disposés sur deux rangées. Dans cette configuration, la plateforme peut stocker environ 36 000 tonnes de matériaux excavés ;
- un espace de base vie, local d'analyse des matériaux (granulométrie, tamisage, séchage etc), parking et traitement dispositif de traitement des eaux.

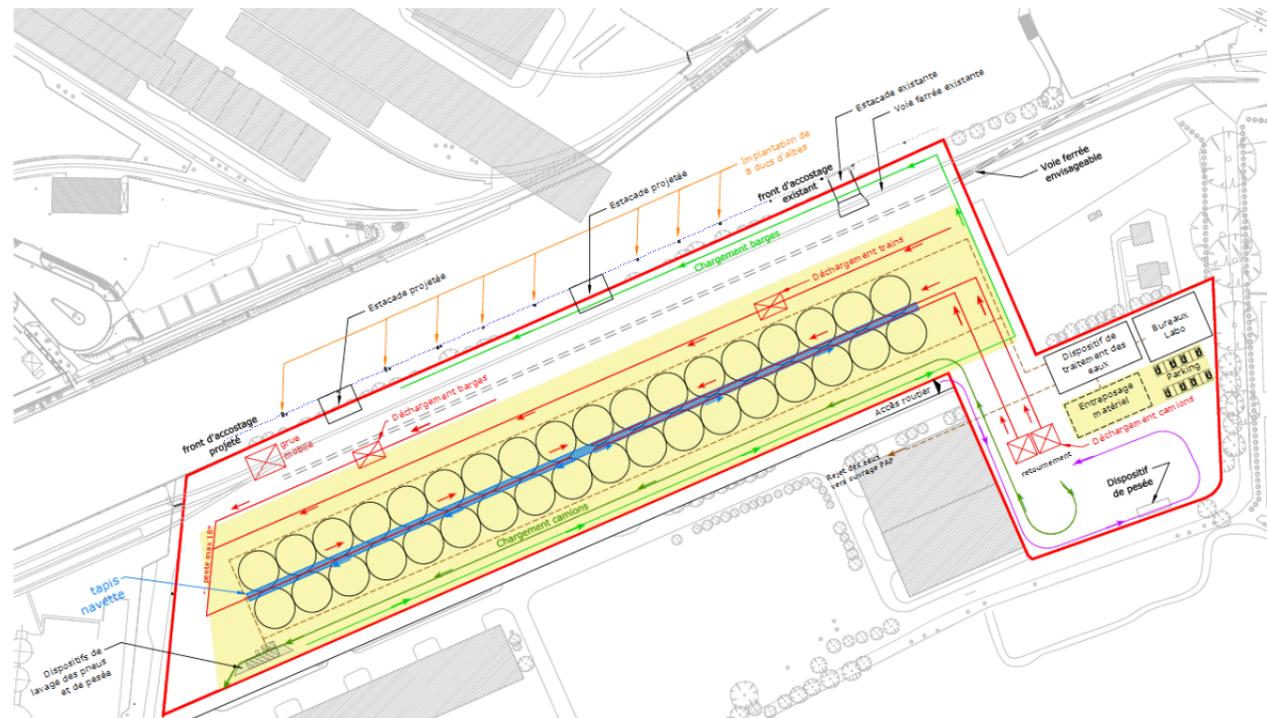


Fig. 9. Variante d'aménagement 1

- Variante 2

Comme précédemment, cette variante a été conçue dans le but d'accueillir les matériaux excavés de plusieurs tunneliers dont l'amenée s'effectue par voie ferrée et voie routière et l'évacuation s'effectuent par voie d'eau et par voie routière. Les différences avec la première variante concernent la disposition des espaces sur la plateforme et la quantité de matériaux stockés. Cette dernière sera composée des espaces suivants :

- une zone de chargement et déchargement de matériaux le long des estacades soit par camions, soit par rames, soit par barges ;
- une zone de gestion des matériaux (stockage, tri, traitement) située en partie centrale de la plateforme : Le stockage des matériaux est réalisé par des tas conique de 1 000 t maximum disposés sur deux rangées. Dans cette configuration, la plateforme peut stocker environ 40 000 tonnes de matériaux excavés ;
- une zone dédiée au traitement des eaux pluviales issues de l'espace de stockage et celui de déchargement et chargement, située dans la zone de gestion des déblais en limite ouest ;
- un espace de base vie et parking situé au sud-est de la plateforme pourvu de son réseau de collecte et de traitement des eaux pluviales.

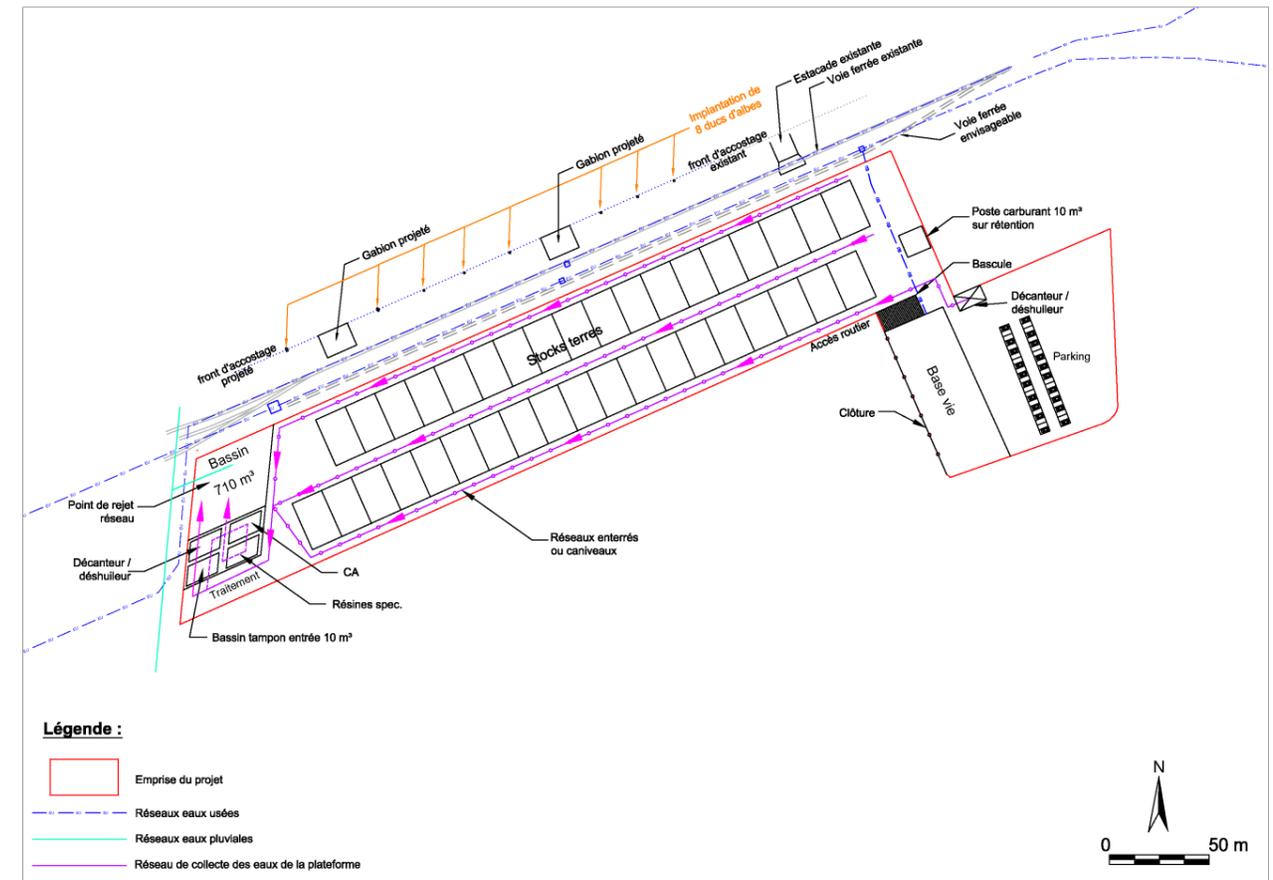


Fig. 10. Variante d'aménagement 2

1.8.5. Comparaison des variantes

Chacune de ces variantes ont été comparées au sein du tableau multicritères.

Les thèmes sélectionnés pour l'analyse multicritères correspondent aux thématiques environnementales à enjeux.

Ce tableau met en évidence que les deux variantes ont un effet identique pour de nombreuses thématiques. Elles se différencient surtout par les modalités de fonctionnement interne permettant une optimisation de la circulation et par le système d'assainissement des eaux pluviales. Ceci permettant d'avoir un effet sur les thématiques suivantes :

- Sols et sous-sols ;
- Eaux souterraines et eaux superficielles ;
- Qualité de l'air ;
- Sécurité du fonctionnement de la plateforme ;
- Réponse aux objectifs du SDAGE.

Tabl. 7 Analyse multicritères de l'effet des variantes sur les thématiques environnementales et technico-commerciales

Thématiques environnementales	Variante 1	Variante 2	Variante de moindre impact
Environnement physique			
Climat (Emission en GES)	=		/
Sols et sous-sols	=		/
Eaux souterraines	=		/
Eaux superficielles	=		/
Usage de l'eau	=		/
Environnement naturel			
Continuité écologique : Trame Verte et Bleue	=		/
Habitat faune flore terrestre	=		/
Paysage			
Paysage	=		/
Environnement humain			
Infrastructures routières (Trafic)	=		/
Patrimoine culturel	=		/
Commodité du voisinage			
Qualité de l'air	-	+	Variante 2 (meilleure organisation de la circulation sur la plateforme)
Ambiance sonore	=		/
Gestion des déchets	=		/
Sécurité du fonctionnement de la plateforme	-	+	Variante 2 (meilleure organisation de la circulation sur la plateforme)
Risques technologiques	=		/
Risques naturels	=		/
Objectifs SDAGE			
Réponse	=		/

Cotation des impacts :

les « - » indiquent une solution de moindre impact sur la thématique
 les « = » indiquent un effet identique pour les 2 variantes sur la thématique
 les « + » indiquent en revanche une solution avantageuse sur la thématique

1.8.6. Solution retenue

La solution de moindre impact et celle retenue pour le projet de plateforme est donc la variante 2.

1.9. Analyse des impacts sur l'environnement et mesures

Le tableau en page suivante a pour but de présenter :

- les principaux effets du projet en phase travaux et en phase aménagée sur l'environnement et la santé humaine,
- les mesures associées pour éviter, réduire, ou compenser les effets négatifs,
- le niveau des effets positifs et négatifs résiduels après mise en œuvre des mesures.

Le niveau d'impact a été évalué à partir de la grille suivante :

Tabl. 8 Grille de niveau d'impact

Forts	Impact important dans l'espace et/ou dans le temps
Modérés	Impact limité dans l'espace et/ou dans le temps
Faibles	Impact très localisé et temporaire
Nul/Négligeable	Impact nul ou négligeable de quelque nature que ce soit
Positif	Impact positif

Milieux	Thématiques	Phases	Impacts	Evaluation de l'impact	Mesures	Impact résiduel
Milieu physique	Climat	Travaux	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation des émissions de gaz à effet de serre générée par les déplacements - Contribution au changement climatique 	Négligeable	<ul style="list-style-type: none"> - Transport par voie d'eau privilégiés pour l'amené des équipements du chantier - Usage raisonnée des engins motorisés : <ul style="list-style-type: none"> - Respect des normes d'émissions par les machines - Arrêt moteur lorsque l'engin n'est pas utilisé - Optimisation de la gestion des flux d'engins sur chantier, pour la livraison ou le déplacement de matériaux ou matériels. Les circulations d'engins seront étudiées de manière à éviter les manœuvres et marches arrières intempestives (plan de circulation) - Recherche de fournisseurs locaux pour la provenance des matériaux 	Négligeable
		Exploitation	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation des émissions de gaz à effet de serre générée par les déplacements - Contribution au changement climatique 	Négligeable	<ul style="list-style-type: none"> - mêmes mesures que la phase travaux - limitation des installations consommatrices d'énergie pétrole - recherche d'une main d'œuvre locale à privilégier 	Négligeable
	Topographie	Travaux	<ul style="list-style-type: none"> - Modification du sol uniquement au droit des bassins (à noter que le bassin sera comblé en fin d'exploitation de la plateforme) 	Négligeable	<ul style="list-style-type: none"> - évacuation des terres excavées vers des exutoires adaptés conformément à la réglementation 	Négligeable
		Exploitation	<ul style="list-style-type: none"> - aucun impact en phase exploitation (les matériaux stockés ne sont pas considérés comme une modification de la topographie car ils n'ont aucun caractère permanent. Ils sont déposés, analysés puis évacués) 	Nul	<ul style="list-style-type: none"> - Evacuation totale des matériaux d'excavation en fin d'exploitation - Rebouchage du bassin de rétention - Démolition de la structure étanche 	Nul
	Sols et sous-sols	Travaux	<ul style="list-style-type: none"> - Mise à nu et déstabilisation des sols en cas de pluie - Pollution diffuse et/ou accidentelle des sols liée à la libération de matériaux, déchets, matière dangereuse, lixiviats, carburant, huile, métaux lourds..., déplacement de terres polluées 	Direct et indirect, temporaire, modéré	<ul style="list-style-type: none"> - mise en place du revêtement étanche au plus tôt - définition avant le démarrage des travaux des itinéraires de circulation, zones de stockage, stationnement - installations des sanitaires au plus tôt et connectés au réseau d'assainissement d'eau usées. si utilisation de sanitaires de chantier, les équiper d'un dispositif de fosses étanches récupérant les eaux usées - réalisation des opérations d'entretien et de ravitaillement des engins sur des aires étanches a munies d'un décanteur-déshuileur - curage des déshuileurs dès que de besoin. Les produits issus du curage seront évacués vers les filières de traitement adaptées - ravitaillement des engins réalisé avec des pistolets anti-retour ; - entretien régulier et strict du matériel et des engins - règle strictes pour le maintien du chantier propre et interdiction de dépôt sauvage - mise en place de consignes de sécurité pour éviter tout accident (collision d'engins, retournement...) <p>En cas de pollution accidentelle mise en place d'une procédure d'intervention :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Retrait immédiat des terres souillées - Dépollution des sols et des nappes <p>Les moyens de maitrise des pollutions accidentelles potentielles seront disponibles sur le chantier</p>	Direct et indirect, temporaire, faible

Milieux	Thématiques	Phases	Impacts	Evaluation de l'impact	Mesures	Impact résiduel
		Exploitation	<p>risques de pollution liés matériaux d'excavation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - aux sulfates présents naturellement dans les sols - à la formation et transfert de lixiviats en cas de pluie vers les sols, les eaux souterraines et les eaux superficielles ; <p>risques pollution liés au fonctionnement de la plateforme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - perte de produits polluants (huiles, hydrocarbures, lubrifiants,...) issus des engins de la plateforme (chargeuse, grue) pendant leur fonctionnement mais également pendant leur entretien - fuite ou rejet accidentel (lors du ravitaillement) de produits dangereux stockés 	Direct et indirect, temporaire, modéré	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un revêtement perméable et résistant - stockage des produits polluants dans des cuves ou fûts étanches placés au-dessus de la PHEC. Si impossibilité technique, ils seront arrimés ou placés dans des enceintes closes ou évacués hors zone inondable - le carburant sera stocké dans une cuve fixée à l'aide de dispositifs résistants au-dessus de la cote PHE de la crue de référence - raccord des eaux pluviales et eaux sanitaires aux réseaux existants de Ports de Paris - réalisation des opérations d'entretien et de ravitaillement des engins sur des aires étanches - Curage des ouvrages de rétention dès que de besoin. Les produits issus du curage seront évacués vers les filières de traitement adaptées - ravitaillement des engins avec des pistolets anti-retour - entretien régulier très strict des installations de la plateforme et des engins (chargeuses, grue, camions) - mise en place d'un dispositif de lavage des pneus - règles strictes pour le maintien de la plateforme propre - Mise en place de consignes de sécurité pour éviter tout accident (collision d'engins, retournement...) 	Direct et indirect, temporaire, faible
Eaux souterraines		Travaux	- Même source de pollution que les sols et sous-sols transmis par lessivage lors d'un événement pluvieux en phase travaux	Indirect, temporaire, modéré	<ul style="list-style-type: none"> - Mêmes mesures que les sols et sous-sols en phase travaux - Mise en place d'un dispositif de collecte et de traitement des eaux (décanteur/déshuileur et bassin de rétention étanche) au plus tôt de la phase chantier 	Indirect, temporaire, faible
		Exploitation	- Même source de pollution que les sols et sous-sols transmis par lessivage lors d'un événement pluvieux en phase exploitation	Indirect, temporaire, modéré	- Mêmes mesures que les sols et sous-sols en phase exploitation	Indirect, temporaire, faible
Eaux de surface et milieux aquatiques		Travaux	- Même source de pollution que les sols et sous-sols et eaux souterraines transmis par lessivage lors d'un événement pluvieux en phase travaux	Indirect, temporaire, faible	- Mêmes mesures que les sols et sous-sols et les eaux souterraines en phase travaux	Indirect, temporaire, faible
		Exploitation	<ul style="list-style-type: none"> - Même source de pollution que les sols et sous-sols et les eaux souterraines transmis par lessivage lors d'un événement pluvieux en phase exploitation - modification des caractéristiques d'écoulement et d'évacuation des eaux superficielles en cas de pluie par l'imperméabilisation nouvelles 	Indirect, temporaire, modéré	<ul style="list-style-type: none"> - le bassin de rétention permet d'écrêter les débits - contrôle régulier des dispositifs de collecte et de traitement des eaux - mise en place de vannes d'isolement avant raccordement au réseau EP de Ports de Paris pour pouvoir confiner une pollution accidentelle 	Indirect, temporaire, faible
Usage de l'eau		Travaux	<ul style="list-style-type: none"> - consommation d'eau pour les sanitaires et la consommation humaine - risque de pollution peu probable mais envisagé de la prise d'eau sur la Marne de Joinville (5 km) - flux supplémentaires de quelques barges/jour par rapport à la navigation existante au droit du port de Bonneuil 	Indirect et direct temporaire et faible	<ul style="list-style-type: none"> - mise en place de dispositif économe pour les sanitaires et les dispositifs de distribution d'eau potable - mesures pour éviter les pollutions accidentelles et diffuses sur les sols et sous-sols et les eaux souterraines en phase travaux - transport fluvial organisé en concertation avec Ports de Paris, respect des règles prescrites par Ports de Paris 	Négligeable

Milieux	Thématiques	Phases	Impacts	Evaluation de l'impact	Mesures	Impact résiduel
		Exploitation	- consommation d'eau pour les sanitaires et la consommation humaine - risque de pollution peu probable mais envisagé de la prise d'eau sur la Marne de Joinville (5 km) - augmentation significative de la navigation au sein du Port de Bonneuil	Indirect et direct, temporaire et faible	- mêmes mesures que la phase travaux	Négligeable
Milieu naturel et biodiversité	Zonages écologiques	Travaux	- aucun impact pressenti	Nul	/	Nul
		Exploitation	- aucun impact pressenti	Nul	/	Nul
	Habitats peuplements floristiques et	Travaux	- aucun impact pressenti	Nul	/	Nul
		Exploitation	- aucun impact pressenti	Nul	/	Nul
Zones humides	Travaux	- impact potentiel sur une zone humide en bordure Est de l'emprise projet sur une superficie maximale de 908 m2	Direct, temporaire et faible	Balisage de la zone humide / mise en défends	Nul	
	Peuplements faunistiques	Travaux	- Dérangement d'individus lié aux activités du chantier	Direct, permanent et faible	- calendrier d'exécution des travaux - délimitation et respect des secteurs d'intérêt écologique - gestion des risques de pollution du site - adaptation des éclairages par rapport aux chiroptères - suivi écologique du chantier	Négligeable
		Exploitation	- Risque d'atteinte accidentelle d'individus et d'habitat			
Paysage		Travaux	- impact visuel du fait de la présence du chantier par artificialisation de la zone et éventuellement la présence de grues. Néanmoins, le site présente déjà une ambiance industrielle et il est bien camouflé	Direct, temporaire et faible	- conservation partielle ou recréation de haies aux abords - clôture de la zone avec des palissades provisoires homogènes et conformes aux chartes graphiques et mise en place de panneaux d'interdiction au public	Direct, temporaire et faible
		Exploitation	- impact visuel entraîné par le stockage de matériaux, la présence de la grue et les barges chargées (perception lointaine)	Direct, temporaire et faible	- mêmes mesures que la phase chantier	Direct, temporaire et faible
Milieu humain	Population et évolution démographique	Travaux	- aucun impact pressenti	Nul	/	Nul
		Exploitation	- aucun impact pressenti	Nul	/	Nul
	Occupation des sols et maitre foncière	Travaux	- maîtrise du foncier par la mise en place d'une convention avec Ports de Paris	Nul	/	Nul
		Exploitation	- aucune modification de l'occupation des sols	Nul	/	Nul
	Planification socio-économique du territoire	Travaux	- aucune modification de la nature d'occupation des sols	Nul	- demande d'autorisation pour occuper temporairement l'emplacement réservé	Nul
		Exploitation	- compatibilité avec le Plu de Bonneuil-sur-Marne - servitude de passage entre la darse sud non interrompue			
	Activités économiques et emplois	Travaux	- création d'emplois directs et indirects	Positif	/	Positif
		Exploitation	- augmentation des déplacements domicile/travail			
Habitat	Travaux	- aucun impact pressenti	Nul	/	Nul	
	Exploitation	- aucun impact pressenti				

Milieux	Thématiques	Phases	Impacts	Evaluation de l'impact	Mesures	Impact résiduel
	Déplacements infrastructures	Travaux	<ul style="list-style-type: none"> - perturbations au niveau des axes routiers (augmentation du trafic, risque de congestion, allongement des temps de parcours) - légère augmentation du trafic fluvial - impact minimisé si plusieurs modes de transports sont utilisés 	Direct, temporaire et modéré	<ul style="list-style-type: none"> - transport par voie d'eau à privilégier - élaboration d'un plan de circulation - installation des dispositifs de sécurité (panneaux de signalisation, etc.) sur les voiries proches - établir et informer les usagers des horaires et des jours où la circulation sera perturbée (changement d'itinéraire, présence de convois exceptionnels, etc.) - nettoyage régulier et arrosage/brumisation par temps sec du chantier. - Mise en place d'un dispositif de nettoyage des roues au niveau de la sortie du chantier. - Nettoyage des bas-côtés des voies et les chaussées 	Direct, temporaire et faible
		Exploitation	<ul style="list-style-type: none"> - perturbations au niveau des axes routiers (augmentation du trafic, risque de congestion, allongement des temps de parcours) - impact minimisé si plusieurs modes de transports sont utilisés 	Direct, temporaire et modéré	<ul style="list-style-type: none"> - élaboration d'un plan de circulation au droit des voies d'accès de la plateforme notamment D19, D1, D60 et la route du Fief Cordelier défini en concertation entre le pétitionnaire, Ports de Paris et les communes; - installation des dispositifs de sécurité (panneaux de signalisation, etc.) sur les voiries proches - établir et informer les usagers des horaires et des jours où la circulation sera perturbée (changement d'itinéraire, présence de convois exceptionnels, etc.) - nettoyage régulier et arrosage/brumisation par temps sec - Mise en place d'un dispositif de nettoyage des roues en sortie de la plateforme - Nettoyage des bas-côtés des voies et les chaussées 	Direct, temporaire et modéré
	Réseaux	Travaux	- coupure accidentelle sur les réseaux et lignes du site entraînant des gênes pour les entreprises à proximité	Direct, temporaire et faible	- contact des gestionnaires de réseaux et respect de leurs prescriptions	Direct, temporaire et faible
		Exploitation	- aucun impact pressenti	Nul	/	Nul
	Patrimoine culturel	Travaux	<ul style="list-style-type: none"> - aucun périmètre de servitude de monument historique, ni site classé ou inscrit, ni patrimoine de l'UNESCO ; - risque limité de découverte de vestiges archéologiques car très peu d'opérations de terrassement 	Indirect, permanent et faible	<ul style="list-style-type: none"> -Sensibilisation des conducteurs de travaux et chef d'équipe -si découverte fortuite, les travaux sont immédiatement interrompu et la DRAC est contactée 	Négligeable
		Exploitation		Nul		Nul
Commodité du voisinage et risques	Ambiance sonore	Travaux	- augmentation du bruit au droit du site	Direct, temporaire et modéré	<ul style="list-style-type: none"> - utilisation de matériels et d'engins conformes à la réglementation - respect strict des plages horaires de travail - précautions prises pour atténuer la gêne occasionnée pour les riverains - respect des règles d'organisation du chantier, la limitation de la vitesse sur la zone de chantier, le nombre de déplacements de camions pour le transport des matériaux, les itinéraires et les conditions de leurs parcours seront optimisés au maxi 	Direct, temporaire et faible

Milieux	Thématiques	Phases	Impacts	Evaluation de l'impact	Mesures	Impact résiduel
		Exploitation	- augmentation du bruit au droit du site (sources camions pour l'acheminement ou l'évacuation des matériaux, les chargeuses, les convoyeurs à bande (3 à 600 t/h et 2 à 1000 t/h), le tapis navette et l'installation de criblage) - ZER les plus proches à 200 et 300 m au sud du site (STAC et hôtel IBIS) - habitation éloignée environ 500 m	Direct et indirect, temporaire et faible	- utilisation de l'installation de criblage entre 8h et 18h - entretien régulier des engins - respect les niveaux sonores réglementaires - réalisation d'une campagne de mesures in-situ à la mise en service de la plateforme, permettant de vérifier la conformité à la réglementation	Direct et indirect, temporaire et faible
	Vibrations	Travaux	- pas de vibration notable générée	Négligeable	/	Négligeable
		Exploitation	- vibrations générée par les engins de la plateforme, installation de criblage et convoyeur	Négligeable	- Engins tels que l'installation de criblage équipés de dispositifs permettant d'absorber les chocs et les vibrations	Négligeable
	Qualité de l'air	Travaux	- augmentation des émissions de gaz à effet de serre des véhicules et engins de chantier - émission de poussières	Direct, temporaire et faible	- utilisation de camions et d'engins conformes à la réglementation - mise en place de dispositifs de nettoyage des roues de camions - information des ouvriers sur la nécessité d'éviter toute consommation superflue de carburant - respect des règles établies sur le chantier, tels que l'arrosage réguliers des sites par temps sec afin de limiter les émissions de poussières.	Direct, temporaire et faible
		Exploitation	- augmentation des émissions de gaz à effet de serre des véhicules et engins de chantier - émission de poussières	Direct, temporaire et faible	- installation d'un dispositif de nettoyage des roues des camions au niveau de la sortie de la plateforme - entretien régulier des pistes - arrosage des pistes en cas de temps sec et/ou de grand vent	Direct, temporaire et faible
	Odeurs	Travaux	- seules odeurs induites par le chantier sont liées aux gaz d'échappement des camions et engins circulant sur le site	Négligeable	/	Négligeable
		Exploitation	- la plateforme n'est pas l'origine d'émission d'odeur	Nul	/	Nul
	Ambiance lumineuse	Travaux	- gêne des riverains du fait de l'éclairage de chantier	Direct, temporaire et faible	- utilisation de dispositifs conçu de façon à éviter la diffusion de la lumière vers le haut et permettant de diriger les faisceaux lumineux uniquement vers le sol, ou la zone devant être éclairée - lampes dont le spectre d'émission contient une faible proportion d'UV privilégiées - réduction un maximum de la durée et de l'intensité d'éclairage	Négligeable
		Exploitation	- gêne des riverains du fait de l'éclairage de la plateforme	Direct, temporaire et faible	- Mêmes mesures que la phase travaux	Négligeable
	Risques technologiques	Travaux	- aggravation du risque industriel par le transfert potentiel de pollution dans les sols et les eaux - aggravation du risque de transport de marchandises dangereuses car augmentation du trafic sur les routes, voies d'eau et voies ferrées ce qui élève le risque d'accident	Indirect, temporaire et faible	- Mêmes règles que les sols et sous-sols, eaux souterraines et superficielles - le transport de jour sera privilégié - Plan de circulation et limitation de la vitesse - Avertisseurs sonores sur les véhicules - Entretien (maintenance préventive / inspections /	Négligeable

Milieux	Thématiques	Phases	Impacts	Evaluation de l'impact	Mesures	Impact résiduel
		Exploitation			réparations) - Barrières disposées aux endroits stratégiques (risque de chute) - Echelles d'accès le long de la darse - Dispositif de pesée pour éviter le départ de camions trop chargés - Aire réservée et/ou marquage des cheminements pour chaque mode de déplacement - règles d'utilisation des produits dangereux (port d'équipement de protection individuelle adapté, l'utilisation des produits sur des zones étanches, la manipulation des produits par un personnel qualifié) - respect des consignes et procédures, - formations sécurité, - maintenance préventive et inspections matérielles - connaissance de la documentation technique des équipements utilisés - interdiction de la plateforme au public et installation de panneaux d'interdiction facilement visibles - Mise en place de vannes d'isolement avec rejet dans les réseaux EP de Ports de Paris	
	Gestion des risques naturels	Travaux	- arrêt du chantier - déversement de produits polluants voire dangereux susceptibles d'être emportés par la crue et de polluer les sols, des eaux souterraines et superficielles - dommages de matériels, installation, réseaux...	Direct, temporaire et modéré	- l'entreprise veillera à s'informer continuellement sur la météo via le service vigicrue de Météofrance et le dispositif du Service de Prévision des Crues (SPC) Seine moyenne-Yonne-Loing - bungalows démontables ou surélevés au-dessus de la cote des PHEC - mise en place d'une procédure opérationnelle pour sécuriser le chantier et garantir l'absence de risque et de pollution dans un délai de 48h - le stockage des produits polluants s'effectuera dans des cuves ou fûts étanches placés au-dessus de la PHEC. Si cette solution est impossible, les produits seront arrimés ou placés dans des enceintes closes ou évacués hors zone inondable - le carburant sera stocké dans une cuve sur rétention au-dessus de la cote des plus hautes eaux de la crue de référence. Il sera pourvu d'une double enveloppe avec détection de fuite - les véhicules et engins mobiles seront parkés au niveau du terrain naturel de façon à ce qu'ils conservent leurs moyens de mobilité et de manœuvre en vue de permettre à tout moment une évacuation rapide	Direct, temporaire et faible

Milieux	Thématiques	Phases	Impacts	Evaluation de l'impact	Mesures	Impact résiduel
		Exploitation	<p>Risque sur l'environnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - risque de pollution des sols, des eaux souterraines et superficielles par : <ul style="list-style-type: none"> - risque de déversement des contenants pourvus de déchets et de produits polluants voire dangereux susceptibles d'être emportés par la crue - risque de transfert de lixiviats générés par les dépôts de matériaux ; - risque de modification des caractéristiques d'écoulement et d'évacuation des crues par l'imperméabilisation supplémentaire générée par l'étanchéité - risque d'obstacle à l'écoulement des crues du fait des tas et des bungalows entreposés - risque de réduction d'une capacité de stockage des eaux de crues du fait du stockage - la mobilisation significative des matériaux stockés lors de la décrue. <p>Impacts de la crue sur la plateforme et son fonctionnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - arrêt de la plateforme sur une période potentiellement longue et impliquant des pertes de temps et d'argent - dommages de matériels, installations, réseaux 	Indirect, temporaire et modéré	<ul style="list-style-type: none"> - l'exploitant veillera à s'informer continuellement sur la météo via le service vigicrue de Météofrance et le dispositif du Service de Prévision des Crues (SPC) Seine moyenne-Yonne-Loing tronçon Marne Aval. - mise en place d'une procédure opérationnelle pour sécuriser la plateforme et pour garantir l'absence de risque et de pollution dans un délai de 48h - bungalows démontables ou surélevés au-dessus de la cote des PHEC par des dispositifs résistants <p><i>Le projet n'aura aucun impact sur la ligne d'eau en raison, d'une part, d'une cote du site au niveau du terrain naturel et, d'autre part, de la mise en place d'une procédure d'évacuation des matériaux et des installations.</i></p> <p><i>La capacité de stockage des eaux de crues pour la crue de référence ne s'en trouve pas modifiée</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - les matériels et produits polluants susceptibles seront stockés dans des cuves arrimés à l'aide de dispositifs résistants à la crue de référence. Ces contenants seront situés sur des rétentions intégrales ou seront pourvus d'une double enveloppe avec détection de fuite. Si cette solution n'est pas possible ces derniers seront évacués hors zone inondable (hors site) ; - les véhicules et engins mobiles seront parqués au niveau du terrain naturel de façon à ce qu'ils conservent leurs moyens de mobilité et de manœuvre en vue de permettre à tout moment une évacuation rapide. 	Indirect, temporaire et faible
	Gestion de déchets	Travaux			Organisation et mesures détaillées dans le Schéma Organisationnel de Gestion et d'Élimination des Déchets (SOGED) produit par l'entreprise de travaux.	
		Exploitation	- l'absence de gestion des déchets peut amener une multitude d'impacts en termes de nuisances et de pollutions des sols et des eaux	Direct, temporaire et modéré	La gestion des déchets suivra les principes suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Réduction à la source - Tri et élimination des déchets - Comptabilité et traçabilité des déchets 	Négligeable
Santé publique	Bruit		De par la nature du projet et des mesures mises en œuvre, ainsi que de la distance des premières habitations à la plateforme, les impacts des nuisances acoustiques sur la santé des riverains sont négligeables.	Négligeable	/	Négligeable
	Pollution de l'air		Compte tenu de la quantité de polluants émis par le projet et de la distance des premières habitations à la plateforme, les risques liés à la pollution de l'air sur la santé sont négligeables.	Négligeable	/	Négligeable

Tabl. 9 Synthèse des impacts et des mesures

1.10. Cout liés aux mesures pour l'environnement

L'estimation des mesures environnementales a été réalisée à partir de l'état d'avancement des études techniques. Dans l'état actuel des connaissances, le montant des mesures environnementales est estimé à **170 700€ HT**.

1.11. Principales modalités de suivi des mesures

1.11.1. Plan de gestion du projet et de suivi

La mise en œuvre des différentes mesures est de la responsabilité de l'exploitant sous le contrôle de l'administration.

Un suivi régulier de l'atteinte des objectifs environnementaux sera effectué.

L'évaluation de l'atteinte des objectifs se fera à plusieurs étapes clés :

- lors de la phase chantier ;
- lors de la phase exploitation.

En complément, les suivis suivants seront réalisés. Il s'agit d'une liste indicative et non exhaustive.

Système de Management de l'Environnement

- Mettre en place une équipe pluridisciplinaire avec les compétences nécessaires pour assurer la l'atteinte des objectifs fixés dans le cadre de l'opération.
- Mettre en œuvre des auto-évaluations périodiques afin de s'assurer de la bonne prise en compte et de l'atteinte des objectifs visés, à partir du tableau de bord de qualité environnementale. En cas de non atteinte des objectifs, des actions de remédiation pourront être envisagées.
- Réaliser un bilan de l'opération à la livraison de la plateforme et en fin d'exploitation faisant état des objectifs atteints à l'issue de la réalisation à partir du tableau de bord de qualité environnementale.
- Etablir un plan de concertation/communication propre à l'exploitation (articles dans la presse, réunions ayant trait à l'environnement, ...).

Paysage et biodiversité

- Vérifier l'absence d'introduction d'espèces invasives par un écologue ;
- Réaliser les suivis écologiques du chantier et de l'exploitation de fréquence mensuelle
- Surveillance de la bonne croissance des végétaux insérés

Confort acoustique et qualité de l'air

- Suivre des plaintes pendant le chantier et si besoin prise de décisions ;
- Réaliser une campagne de mesures in-situ suite à la mise en service de la plateforme en limite de propriété et au droit des ZER les plus proches ;
- Réaliser une campagne de suivi durant la durée de l'exploitation de la plateforme.

Consommation en énergies

- Suivi des consommations énergétiques du chantier et des installations lors de l'exploitation de la plateforme.

Gestion de la ressource en eau

- L'entreprise de travaux puis l'exploitant veilleront à ce que le gestionnaire des ouvrages hydrauliques s'engage à réaliser un entretien régulier de ces derniers avant la restitution, notamment :
- Organiser un contrôle périodique des ouvrages d'assainissement pluvial et en particulier (entretien semestriel du décanteur-déshuileur), réaliser un bilan annuel et après chaque épisode pluviométrique important pour la qualité des eaux en sorti d'ouvrage (paramètres analysés : température, PH, DCO, DBO5, MES, HC, couleur) ;
- Réaliser un suivi du nombre d'accidents liés au transport de matières dangereuses et un contrôle périodique des ouvrages de rétention des pollutions accidentelles ;
- Réaliser un suivi de la consommation en eau potable par rapport à la consommation de référence.

Déchets

- Réaliser un suivi de la production de déchets de la phase chantier à la fin de l'exploitation de la plateforme et son démantèlement ;
- Réaliser un bilan de la performance en matière de valorisation des déchets et en particulier, réaliser un bilan des déchets réutilisés, recyclés ou valorisés.

1.11.2. Moyens de surveillance et d'intervention

Entretien des ouvrages de gestion des eaux pluviales

La bonne gestion des ruissellements pluviaux est conditionnée par la réalisation périodique d'un certain nombre d'opérations de maintenance et d'entretien des ouvrages aménagés.

Ainsi, il est préconisé :

- un fauchage annuel pour les fossés enherbés ;
- un enlèvement des flottants (bouteilles, papiers, branchage) ;
- un curage au moins une fois par an avant les pluies d'automne et après chaque événement pluvieux important ;
- une inspection visuelle des réseaux et postérieure aux crues ;
- le changement des éléments défectueux identifiés au cours des visites de contrôle ou lors de l'entretien ;
- la lutte contre les dégâts des animaux fouisseurs.

La surveillance et l'entretien des aménagements et équipements relèvent de la responsabilité de la collectivité compétente ou du concessionnaire.

Plan d'intervention en cas de pollution accidentelle

Dans l'hypothèse d'un déversement accidentel de matières dangereuses, certaines opérations seront déclenchées dans l'urgence et selon l'enchaînement suivant :

- constater le déversement ;
- assurer l'arrêt de la pollution (fermeture des vannes d'isolement) ;
- informer et analyser l'évènement ;
- récupérer les quantités non encore déversées (redressement de la citerne) ;
- pomper dans les ouvrages de rétention.

La récupération des polluants contenus dans les ouvrages de traitement devra être entreprise par pompage, avant de les éliminer dans les conditions conformes aux réglementations en vigueur.

La remise en service du dispositif ne pourra se faire qu'après contrôle rigoureux de tous les ouvrages contaminés.

1.12. Effets cumulés avec d'autres projets connus ou connexes

La plateforme de transit de Bonneuil-sur-Marne génèrera des impacts résiduels systématiquement temporaires et de niveau modéré à faible après la mise en place de mesures environnementales. Son effet sur l'environnement sera donc local. Les projets connus ont été recherchés sur une distance de 5 km au alentour de l'aire d'étude. En effet, les projets les plus proches de l'aire d'étude de la plateforme sont les plus susceptibles de cumuler des impacts, notamment l'ensemble des projets sur Bonneuil, Saint Maur les fossés et Créteil.

Les thématiques les plus impactées sont :

- les déplacements ;
- la qualité de l'air (liés à l'augmentation de déplacement) ;
- le cours d'eau la Marne qui est omniprésente dans le département ;
- la masse d'eau souterraine qui est étendue sur une importante superficie.

Les projets évoqués ci-dessus sont présentés dans le tableau suivant :

Tabl. 10 Identification des projets connus

Date et intitulé de l'avis de l'autorité environnemental	Communes	Distance au projet
13/01/2016 Création d'une ZAC en centre-ville	Sucy en Brie	1,6 km
08/01/2016 Exhaussement du sol de 0,5m à 5 m	Boissy Saint Léger	2,5 km
0/10/2015 Aménagement et entretien décennal du Canal de Polangis	Jonville-le-Pont	4,8 km
29/08/2015 Construction d'un ensemble immobilier de logements et équipement public	Jonville-le-Pont	4,1 km
12/06/2015 ZAC du secteur Orange	Noiseau	4,3 km

13/11/2014 ICPE centrale d'enrobage à chaud et activité associé	Bonneuil-sur-Marne	340 m
10/09/2014 Création d'une ZAC Aimé Césaire	Bonneuil sur Marne	1 km
11/06/2014 Construction d'un ensemble immobilier Gizeh sur le site de Pernod	Créteil	4,7 km
13/01/2014 ZAC centre commercial	Boissy-Saint-Léger	2,6 km
03/06/2013 ICPE activité de collecte, de tri et transit de déchets et une plateforme de dépollution et de stockage de véhicules hors d'usage	Bonneuil sur Marne	100m
2013 (aucune datte) Transport en commun en site propre Créteil-Noisy le Grand	Créteil-Noisy le Grand	2 à 9 km
2013 (aucune date) ZAC multisites du centre ancien	Bonneuil sur Marne	Aucun document téléchargeable
Projet de construction neuve	Créteil	Absence d'observation de l'autorité environnementale
27/07/2012 Stockage et transit de Rhum(SPIRIDOM)	Valenton	4,2 km
07/05/2012 ZAC des facultés	Saint Maur des Fossés	2,7 km
07/05/2012 ZAC Petit Pré Sablières	Créteil	3,4 km
27/05/2015 Réhabilitation des berges de la Marne	Bonneuil-sur-Marne	600 m

Les projets connexes sont les projets de construction d'un front d'accostage et de prolongement de la voie ferrée par Ports de Paris. Ces projets sont non concomitants avec le projet d'aménagement de la plateforme de transit. En effet, d'un point de vue planning, il est prévu que les travaux de Ports de Paris seront préalable à ceux de l'exploitant de la plateforme.

L'analyse du PLU de la commune de Bonneuil-sur-Marne met en évidence un emplacement réservé pour le projet de prolongement de la RN6 depuis la RN19 jusqu'au port de Bonneuil, via une route à deux voies d'environ 2 kilomètres. Néanmoins aucun avis n'est disponible sur les sites officiels. L'analyse des effets cumulés n'est pas possible à ce niveau d'information.

Il est à noter que les effets cumulés identifiés sont tous de faible à très faible et systématiquement temporaire.

1.13. Compatibilité du projet avec le document d'urbanisme opposable, son articulation avec les plans, schémas et programmes

Le tableau ci-dessous récapitule l'ensemble des plans, schémas, programmes et documents de planification mentionnés à l'article R. 122-17 du Code de l'Environnement concernés par le projet.

Tabl. 11 Compatibilité du projet avec les plans, schémas, programmes et documents de planification

PLAN, SCHÉMA, PROGRAMME, document de planification	COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET
4° Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux prévu par les articles L. 212-1 et L. 212-2 du code de l'environnement	Concerné : compatible
5° Schéma d'aménagement et de gestion des eaux prévu par les articles L. 212-3 à L. 212-6 du code de l'environnement	Concerné : compatible
8° Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement	Concerné : compatible
14° Schéma régional de cohérence écologique prévu par l'article L. 371-3 du code de l'environnement	Concerné : compatible
17° Plan national de prévention des déchets prévu par l'article L. 541-11 du code de l'environnement	Concerné : compatible
18° Plan national de prévention et de gestion de certaines catégories de déchets prévu par l'article L. 541-11-1 du code de l'environnement	Concerné : compatible
19° Plan régional ou interrégional de prévention et de gestion des déchets dangereux prévu par l'article L. 541-13 du code de l'environnement	Concerné : compatible
21° Plan de prévention et de gestion des déchets non dangereux d'Ile-de-France prévu par l'article L. 541-14 du code de l'environnement	Concerné : compatible
22° Plan départemental ou interdépartemental de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics prévu par l'article L. 541-14-1 du code de l'environnement	Concerné : compatible
23° Plan de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics d'Ile-de-France prévu par l'article L. 541-14-1 du code de l'environnement	Concerné : compatible
25° Plan de gestion des risques d'inondation prévu par l'article L. 566-7 du code de l'environnement	Concerné PPRI de la Marne
38° Plan de déplacements urbains prévu par les articles L. 1214-1 et L. 1214-9 du code des transports	Concerné : compatible
42° Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et contrats de développement territorial prévu par les articles 2, 3 et 21 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris	Concerné : compatible

La commune de Bonneuil sur Marne appartient à la Métropole du Grand Paris. L'aire d'étude s'inscrit dans la zone UPa « Activités économiques à vocation industrielle » du Plan Local d'Urbanisme. Une servitude de passage est présente sur le chemin le long de la Darse. Au sein de cette dernière, aucun espace boisé classé ne s'applique. L'emplacement réservé n° 1 concerne le site en limite sud-est. Il s'agit de l'emplacement de la future voie de liaison entre les déviations des RN4 et RN5 et échangeur avec la RD19.

1.14. Conditions de remise en état

À la fin de l'exploitation du site, les opérations suivantes seront réalisées (pas nécessairement dans cet ordre) :

- repli des installations mobiles de la zone d'accueil et nettoyage du site des déchets et des dépôts industriels si besoin ;
- démontage des installations et structures de gestion automatisée des déblais ;
- évacuation des éventuels stocks et matières premières ;
- *Vidange et dégazage, nettoyage et démantèlement, enlèvement de cuve et évacuation de la cuve à hydrocarbures vers une filière de traitement adaptée ;*
- vidange, nettoyage et comblement du dispositif de traitement des eaux ;
- démantèlement du dispositif d'étanchéité ;
- coupure des réseaux de distribution ;
- démontage des clôtures et des portails qui auront été créés ;
- organisation d'un diagnostic des sols (campagne de prélèvement des sols et d'analyse des polluants) et des eaux souterraines ;
- revente ou ferrailage des équipements potentiels.

Au cas où les résultats du diagnostic des sols traduiraient une pollution des sols et /ou des eaux souterraines due à l'activité de l'exploitant, toutes les mesures nécessaires pour retrouver la qualité initiale des sols et /ou des eaux souterraines seront prises, comme mentionné dans le cadre de la convention avec Ports de Paris (cf volume 6).

Dans un premier temps, il devra être transmis à Ports de Paris, comme cela est prévu par l'article 1.3.6. du cahier des charges de Ports de Paris (cf volume 6), un exemplaire du dossier de cessation d'activité prévu par la réglementation en vigueur, préalablement à sa notification au Préfet. Les mesures de remise en état du site y seront décrites.

Planning prévisionnel pour la remise en état du site

Phasage de désinstallation	Mois 1	Mois 2	Mois 3	Mois 4	Mois 5	Mois 6
Démontage des infrastructures, équipements nécessaires à l'exploitation, de la zone sud-est (bungalows, cuve à hydrocarbures)						
Démantèlement des zones étanches et nivellement de la plateforme à son état initial						
Démontage des clôtures						
Diagnostic final du site						

A noter que conformément à l'article R.512-6-I-7 du Code de l'Environnement, le Société du Grand Paris a effectué une demande d'avis au maire de Bonneuil-sur-Marne et au Port Autonome de Paris pour expliquer les conditions de remise en état du site pour restituer un site permettant un usage comparable à celui pour lequel il a été réservé, soit un usage industriel.

1.15. Méthodes utilisées et difficultés éventuelles

1.15.1. Démarche générale

L'étude d'impact est un instrument destiné à améliorer la qualité des projets et leur insertion dans l'environnement. De cette manière, l'étude d'impact « contribue à la conception du projet et doit concourir à le faire évoluer vers un projet de moindre impact » (Circulaire BARNIER du 27 septembre 1993, 2.1.2.).

La démarche de l'étude d'impact présentée ci-dessous comporte une évaluation des impacts basée sur l'analyse de l'état initial et de l'opération prévue sur le site.

De manière générale, le schéma de l'étude d'impact est le suivant :

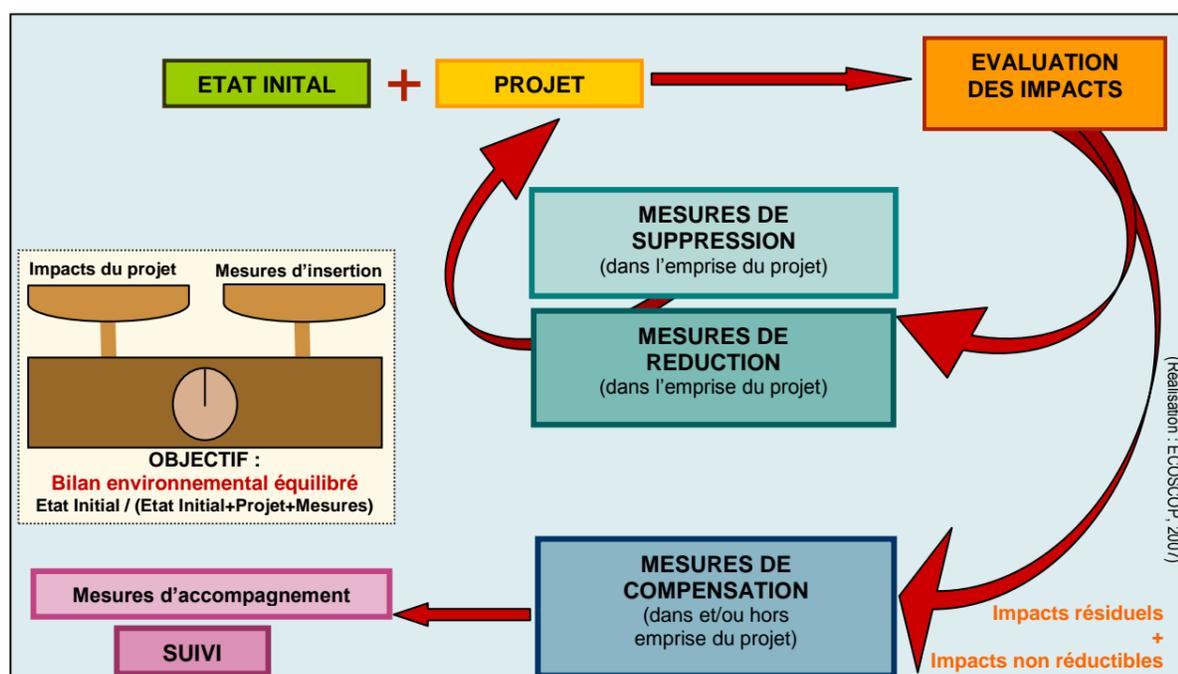


Fig. 11. Principales étapes de l'élaboration d'une étude d'impact

Évaluation à dire d'expert :

L'expertise à dire d'expert consiste à émettre une évaluation circonstanciée des impacts du projet sur une des composantes précises de l'environnement.

Cette évaluation s'appuie sur des mesures physiques et des observations quantifiées. Elle utilise la prédiction des impacts par analogie, sur la base du constat de l'impact réel d'aménagements déjà réalisés et de l'interprétation des modifications intervenues. Au vu de l'expérience acquise par les experts, les impacts sont extrapolés à des cas similaires.

Cette méthode, lorsque l'information est disponible (résultats des suivis/bilans/observatoires) permet d'avoir une bonne connaissance des impacts directs et indirects, en phase de travaux et en phase exploitation. La limite de cette méthode est de disposer de « retours d'expérience » suffisants avec des impacts dûment constatés ainsi que la nécessité de corriger l'appréciation de l'effet en fonction de la sensibilité des milieux concernés.

1.15.2. Etat initial de l'environnement

1.15.2.1 Recueil de données/ bibliographie

Tabl. 12 Sources bibliographiques utilisées pour l'état initial

Compartiment	Méthodes
Climat	Météo France : station météorologique de Orly Windfinder : Mesures de vent
Sols et sous-sols	Infoterre (BRGM) Etude historique et de vulnérabilité de l'environnement, 2015 ARTEMIS Etude environnementale précédemment menée par EGIS Structures et Environnement en janvier 2012 (« Diagnostic environnemental »IGN)
Topographie et relief	IGN : BD Alti, Scan 25 Observation directe sur le terrain Plan topographique fourni par le Port Autonome de Paris
Eaux superficielles et souterraines, qualité et usage	SIGES (Système d'Information pour la Gestion des Eaux Souterraines) BDLISA (Base de données des Limites Aquifères) du BRGM SDAGE 2016 Seine Normandie Etat des lieux des masses d'eau du bassin Seine Normandie approuvé en fin d'année 2013 (SDAGE) Etude historique et de vulnérabilité de l'environnement, 2015 ARTEMIS Eaufrance : Fiches synthèses de la Banquehydro SAGE Marne confluence (septembre 2012) : Etat des lieux, les usages de la ressource en eau et des milieux aquatiques Site officiel du Port Autonome de Paris
Milieu naturel	Naturalia : Expertise faune et flore par un cabinet spécialisé (Cf. paragraphe ci-après) Corine Land Cover
Paysage	IGN : Géoportail SAGE Marne confluence (septembre 2012) Etude sur les boucles de la Marne, SDAP 94, 2004 Etude relief et paysage DDE 94 Observation directe sur le terrain
Population, emploi et équipements	INSEE INSEE données carroyées de la population IGN Géoportail Site internet de la ville de Bonneuil-sur-Marne
Bâti, urbanisation et servitudes	PLU Bonneuil-sur-Marne Site internet de la ville de Bonneuil-sur-Marne Corine Land Cover Convention du PAP et consultation Observation directe sur le terrain
Patrimoine	Atlas du patrimoine – Site du ministère de la culture Consultation de la DRAC par courrier pour les monuments historiques, ZPPAUP, sites classés /inscrit et archéologie

Compartiment	Méthodes
Déplacements, infrastructures et réseaux	IGN Géoportail BDORTHO Google earth Site internet de la ville de Bonneuil-sur-Marne Site officiel du Port Autonome de Paris RATP Plan des réseaux locaux fourni par le PAP
Air	Artemis : Etude air et santé avec mesures <i>in situ</i> Site officiel d'Airparif
Acoustique	Site internet de la Préfecture du Val de Marne Artemis : Etude acoustique avec mesures <i>in situ</i>
Ambiance lumineuse	Association AVEX
Risques	Météo France Base de données des ICPE, BASIAS et BASOL DDRM de Val de Marne Prim.net BRGM (infoterre) PPRi Bonneuil sur Marne Echanges avec la DRIEE

1.15.2.2 Approche thématique

Expertise faune flore

Le tableau ci-après présente les dates de passages réalisées sur site en 2015 :

Tabl. 13 calendrier des prospections

Groupe	Expert de terrain	Date	Météo
Faune	Benjamin Allegri	12/05/2015	Favorable : ciel couvert, temps humide, vent faible
	Mathieu Garcia	20/05/2015	Favorable : ensoleillé, pas de vent, temps clair
	Anthony Guérard	22/05/2015	Favorable, léger vent, temps clair
	Elise Leblanc	09/06/2015	Favorable : ensoleillé, pas de vent, temps clair
	Anthony Guérard	20/08/2015	Favorable : ciel couvert, temps humide, vent faible
	Anthony Guérard	21/08/2015	Favorable : ciel couvert, temps humide, vent faible
Flore / habitats	Romain Sauve	09/06/2015 26/06/2015	Favorable : ensoleillé, pas de vent, temps clair

Etude acoustique

L'état initial bibliographique de l'ambiance sonore a été complété par des mesures d'une durée d'une dizaine de minutes réalisées en trois points le 3 juillet 2015. Elles n'ont concerné que la période jour.

Etude Air et santé

Afin de mieux rendre compte de la qualité de l'air sur le secteur d'étude, une campagne de mesures in-situ a été réalisée et a concerné le dioxyde d'azote, le benzène et les poussières le 3 juin, du 19 juin au 3 juillet 2015 et du 7 au 24 août 2015.

1.15.2.3 Analyse des impacts

Une évaluation des impacts du projet sur l'environnement du périmètre d'étude a été réalisée. Nous nous concentrons ici sur les effets négatifs du projet.

Sur la base d'une typologie des effets prévisibles du projet et d'une quantification simple de ceux-ci, les niveaux d'impact ont été évalués selon les critères suivants :

- Caractéristiques propres à l'impact considéré ;
- Grand type d'impact (impact direct ou indirect : destruction, dégradation dérangement...);
- Période d'occurrence (en ou hors période de vulnérabilité des espèces) et durée de l'impact (impact temporaire/réversible, impact permanent/irréversible) ;
- Intensité de l'impact (pollution diffuse, destruction totale...).
- Niveau d'enjeu de préservation de l'élément concerné par l'impact;
- Nature précise de l'élément (habitat d'espèce, individus...);
- Surface / longueur relative concernée ;
- Sensibilité immédiate de l'élément impacté à l'impact ;
- Capacité d'autorégénération (résilience) de l'élément impacté après l'impact, sur l'aire d'étude.
- Aléa contextuel / environnemental (éléments de nature à réduire ou à augmenter localement la probabilité d'occurrence de l'impact) ;
- Performance vis-à-vis de l'impact des mesures d'évitement et de réduction intégrées au projet.

Les impacts considérés ici intègrent les mesures d'évitement et de réduction des impacts ; il s'agit donc d'impacts résiduels.

Dans le prolongement logique de l'évaluation des enjeux, chaque niveau d'impact résiduel est associé à une portée géographique. L'échelle suivante a été retenue :

Forts	Impact important dans l'espace et/ou dans le temps
Modérés	Impact limité dans l'espace et/ou dans le temps
Faibles	Impact très localisé et temporaire
Nul/Négligeable	Impact nul ou négligeable de quelque nature que ce soit
Positif	Impact positif

1.15.3. Difficultés rencontrées et limites

Ce document a été élaboré dans un souci d'exhaustivité. Le secteur présente une grande richesse d'informations. Aussi l'élaboration de ce dossier a demandé une recherche importante d'éléments permettant de définir l'environnement du site ainsi qu'un recueil de données le plus exhaustif possible auprès des organismes concernés.

Parmi les difficultés rencontrées, apparaissent l'importante quantité d'information existante et à recueillir devant être analysée.

1.15.3.1 Périmètre d'étude

Des périmètres d'étude différents ont été utilisés en fonction des thèmes de l'environnement. Ils ont été définis comme étant les périmètres des zones d'influence pour le thème concerné.

Toutefois, pour certains thèmes, comme le milieu naturel et plus particulièrement les zonages de protection du patrimoine naturel, il a été difficile de définir des conditions aux limites du périmètre d'étude. En effet, certains espaces sont classés en raison de la présence d'espèces aériennes et il paraît difficile de déterminer des distances de protection compte tenu de la capacité de ces espèces à se déplacer sur des grandes distances.

1.15.3.2 Impacts du projet en phase chantier

Le chantier est la première étape concrète de réalisation d'un projet, c'est aussi celle où se manifestent de manière visible, les premières atteintes au milieu ou au cadre de vie.

Les effets du chantier sont le plus souvent temporaires, mais ils peuvent être lourds de conséquence si des dispositions particulières visant à les réduire ne sont pas prises dans la conduite et l'ordonnancement des travaux. L'ampleur des impacts n'est pas toujours proportionnelle à la nature des travaux et un petit chantier mal conduit peut, lorsque le milieu est sensible, conduire à des impacts irréversibles.

Les nuisances liées aux travaux ne sont que temporaires, d'autres que celles indiquées dans l'étude d'impact pourraient survenir pendant la réalisation des travaux mais il est très difficile de toutes les mettre en évidence à ce stade des études et d'évaluer leur impact réel à l'avance (effets cumulés de plusieurs chantiers, décalage dans le planning,...).

1.15.3.3 Impacts du projet

Il convient de rester modeste quant à la capacité d'analyser précisément les impacts d'un projet sur l'environnement naturel. Nous estimons qu'une classification finale de l'impact en 4 catégories (i) négligeable, (ii) faible, (iii) modéré, et (iv) fort représente le maximum réaliste.

Notre expérience nous a également montré qu'une classification pour une même étude d'impact mise en place par différents experts aboutit à des classements d'impact sensiblement différents, en particulier pour les impacts potentiels qui impliquent la mise en œuvre du projet sans précaution particulière. La sensibilité et l'expérience des experts influencent la cotation même si les principaux enjeux et mesures ressortent au final.

2. **Résumé non technique de l'étude de dangers**

2.1. Présentation

La présente étude de dangers s'inscrit dans le cadre du Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter (DDAE) au titre de la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), concernant l'aménagement d'une plateforme de transit localisée sur la commune de Bonneuil-sur-Marne. Ce site est considéré comme un site déporté utile pour la gestion des déblais de certains chantiers de la ligne rouge - 15 Sud du Grand Paris Express.

Aucun déchet dangereux ne transitera sur le site de Bonneuil. Les matériaux transitant sur la plateforme sont des matériaux naturels, des terres excavées.

Les rubriques ICPE concernées par le projet sont les suivantes :

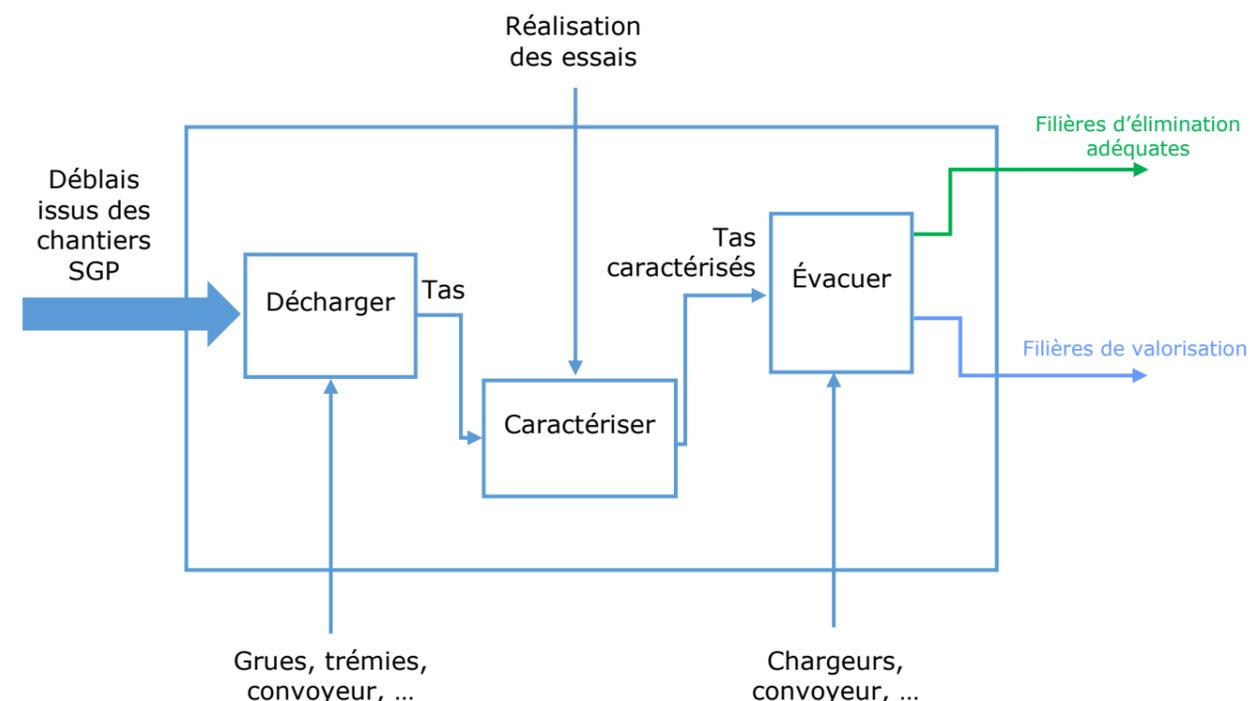
- 2515 : Broyage, concassage, criblage, ensachage, pulvérisation, nettoyage, tamisage, mélange de pierres, cailloux, minerais et autres produits minéraux naturels ou artificiels ou de déchets non dangereux inertes. → **Enregistrement**
- 2517 : Station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques. → **Autorisation**
- 2716 : Transit, regroupement ou tri de déchets non dangereux non inertes, en particulier pour permettre la caractérisation des matériaux gypsifères. → **Autorisation**

2.2. Description de l'installation

Les équipements à demeure sur le site seront probablement les suivants :

- Des bureaux, des sanitaires, un vestiaire et un réfectoire situés au sein de bungalows;
- 2 à 5 chargeuses ;
- 2 à 5 pelles mécaniques ;
- 1 à 2 grues sur pneus ;
- Un trommel mobile (cf. exemple ci-après), qui fonctionnera au maximum en 1 seul poste (8h) uniquement en journée ; pour rappel ce matériel ne sera utilisé que si nécessaire, sur certains matériaux présentant un intérêt au criblage ;
- Si nécessaire, des bandes transporteuses (a priori 3 à 600 t/h et 2 à 1000 t/h) ;
- Une cuve de gasoil aérienne pour l'alimentation des engins de chantier.
- Un dispositif de pesée en entrée/sortie des camions, type pont bascule,
- un parking VL pour les véhicules des employés du site et des visiteurs ;
- Une aire dédiée, au sein de la zone d'entreposage des matériaux, au droit de laquelle sera implanté un cribleur. Ce dispositif, première étape d'une valorisation de matériaux, permet en particulier de séparer les matériaux fins, souvent ceux qui concentrent les marquages chimiques, des matériaux plus grossiers, souvent inertes ;
- Une aire étanche d'entreposage d'une cuve de gasoil aérienne (pour l'alimentation des engins du chantier),
- Un dispositif de lavage des roues sera installé en sortie du site.

Le principe de fonctionnement du site est schématisé dans la figure ci-dessous :



La période de fonctionnement du site est prévue de 6h à 22h (2 postes : 2x8).

2.3. L'environnement du site

Le site d'étude est implanté dans un contexte urbain (Port de Bonneuil-sur-Marne) dans lequel sont présentes des activités industrielles, des activités de commerces et de services.

Les premières habitations sont localisées à environ 450 mètres de la plateforme de transit de Bonneuil.

2.4. Potentiels de dangers

Les potentiels de dangers identifiés sur le site sont les suivants :

Potentiels de dangers liés aux matériaux et produits :

- Les déblais
- Liquides inflammables

Potentiels de dangers liés aux activités du site :

- Circulation de véhicules
- Circulation ferroviaire
- Circulation par voie fluviale
- Opérations de criblage
- Opérations de grutage
- Phénomènes dangereux d'origine mécanique
- Electricité

Potentiels de dangers liés à l'environnement humain et activités avoisinantes :

- Proximité d'ICPE
- Malveillance
- Transport de matières dangereuses
- Chute d'aéronef

Potentiels de dangers liés aux risques naturels

- Risque inondation
- Risque de mouvement de terrain
- Risque sismique
- Risque kéraunique

2.5. Organisation de la sécurité

L'exploitation de la plateforme se fera sous la surveillance du personnel de production désigné par l'exploitant et spécialement formé aux caractéristiques de l'installation et aux questions de sécurité.

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.

La plateforme sera conçue et aménagée de manière à réduire autant que faire se peut les risques d'incendie et à limiter toute propagation d'un incendie. Des consignes relatives à la prévention des risques seront établies, tenues à jour et affichées dans les lieux fréquentés par le personnel.

Concernant la phase travaux, une attention particulière est à porter à la présence d'une canalisation enterrée de transport de gaz. Cette canalisation représente un risque en phase travaux étant donné sa proximité avec les zones de chantier. Les procédures DT/DICT seront respectées de manière scrupuleuse.

2.6. Retour d'expérience

Selon la recherche de l'accidentologie comparable et transposable à la plateforme de Bonneuil, l'incendie est l'accident le plus susceptible de se produire en terme de fréquence (conséquences limitées). Ces incendies sont principalement causés par défaillances matérielles et par la réalisation d'activités présentant une source d'ignition (soudure).

En termes de gravité, les accidents les plus représentatifs sont ceux impliquant l'énergie mécanique (blessures potentiellement mortelles).

La pollution quant à elle, serait essentiellement due à des erreurs humaines dans la manipulation des cuves de carburant.

Enfin, pour les basculements et chutes d'engin/matériel, c'est principalement une combinaison de facteurs humains et environnementaux qui sont à l'origine des accidents.

2.7. Résultats de l'analyse préliminaire des risques

Les scénarii suivants présentent un niveau de risque modéré avec des effets confinés sur le site :

- Risque de collision opérateur (piéton)/véhicule/engin.
- Risque de collision véhicules/engins.
- Risques mécaniques liés aux équipements de process et engins (chargeuses, grue, chariot, cribleur, ...).
- Risques d'incendie sur bandes transporteuses, tapis navette.
- Risque mécanique par entrainement (bandes transporteuses, tapis navette).

Les risques d'incendie sur la plateforme sont limités. En effet; aucun produits/matériaux ne présentent de forts risques d'inflammation et les flux thermiques sont très limités.

Les risques de pollution accidentelle (cuve gasoil, ...) sont très limités compte tenu des rétentions et de l'étanchéisation de la zone.

Il ressort de l'analyse, qu'aucun événement redouté n'est susceptible d'avoir des effets en dehors des limites de l'établissement.

2.8. Conclusions

L'analyse de l'environnement externe aussi bien naturel qu'humain n'a pas conduit à mettre en évidence un facteur de danger important constituant une cause d'accident majeur. Les matériaux transitant sur le site ne présentent pas de caractère de danger particulier (absence de matière dangereuse au niveau process, absence de matières combustibles en grande quantités).

L'analyse préliminaire des risques a permis d'identifier 15 scénarii accidentels sur site :

- 10 présentent un niveau de risque faible
- 5 présentent un niveau de risque modéré

Les effets de tous les scénarii sont confinés au site.

L'analyse des risques a permis d'identifier les principaux risques liés aux activités (risques au poste de travail pour les opérateurs, l'incendie et la pollution accidentelle du sol et sous-sol). Les principaux dangers pour l'activité sont les risques mécaniques pour le personnel : blessures, équipements dangereux, chutes, etc.

Les risques analysés sont considérés comme acceptables au regard de la réglementation relative aux ICPE car limités à l'enceinte de l'établissement.



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitiers
93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr