

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Janvier 2011



Le R.E.N.A.R.D. est une association agréée de protection de l'environnement créée en 1978, sur un ensemble de communes dans le secteur de Marne-la-Vallée, les espaces naturels et les massifs forestiers environnants. Le R.E.N.A.R.D. intervient dans la plupart des sujets qui concernent l'environnement, en zone urbanisée ou dans les espaces naturels. Ses activités s'étendent de l'urbanisme, permis de construire, P.L.U., S.CO.T... aux nuisances et pollutions. Il réalise, avec son technicien B.T.S. G.P.N., des actions d'animation nature et d'éducation à l'environnement tant auprès des adultes que des jeunes ; il fait des relevés naturalistes et des études pour des gestions et aménagements de milieux naturels.

ASSOCIATION R.E.N.A.R.D.

Le Bois Briard
3, rue des Aulnes
77680 Roissy-en-Brie
Tél. : 01 60 28 03 04
Tél. : 01 79 75 02 41
association-renard@orange.fr
<http://renard-nature-environnement.pagesperso-orange.fr/>

R.E.N.A.R.D.

RASSEMBLEMENT POUR L'ÉTUDE DE LA NATURE
ET L'AMÉNAGEMENT DE ROISSY-EN-BRIE ET SON DISTRICT

Nous sommes situés dans l'Est de Paris, entre la Marne et l'Yerres et à la limite ouest du département de Seine-et-Marne. Nous ne traiterons dans ce cahier d'acteurs que des aspects concernant notre aire et notre domaine d'intervention.

1- L'amélioration des réseaux existants

Il apparaît nécessaire et utile de réaliser de nouvelles lignes de transport en commun par des liaisons ferroviaires desservant de nouvelles gares. Il ne faut pas cependant que la mobilisation des investissements nécessaires aux nouvelles lignes nuise à la mise en place des moyens indispensables à l'amélioration des lignes actuelles. La rénovation des lignes actuelles, l'utilisation des infrastructures existantes peut se faire rapidement.

Il peut paraître étonnant de prévoir de nouvelles lignes et de nouvelles gares alors qu'il existe des voies ferrées qui pourraient – malgré une utilisation importante pour le fret, surtout nocturne – être utilisées

sans que des travaux importants et coûteux soient à prévoir (notamment les voies ferrées de la Grande Ceinture, connectées tant au R.E.R. « A » que « E »). Or ces possibilités n'ont pas été examinées dans les deux projets du débat public.

Nous demandons que les dossiers qui seront réalisés mentionnent toutes les infrastructures ferroviaires existantes, qu'elles soient ouvertes ou non au trafic voyageur.

Mais ceci n'exclut pas la création de nouvelles infrastructures, plateformes de voies ferrées et/ou gares, comme le prévoient les deux projets soumis au débat public.

2- L'évaluation environnementale

Le projet Grand Paris a bénéficié d'une évaluation environnementale qui a identifié les principales conséquences du projet – tel qu'il est connu – sur l'environnement. Il ne semble pas que le projet Arc Express ait été également évalué de ce point de vue, nous nous en étonnons.

Nous demandons que l'évaluation environnementale et l'avis de l'Autorité Environnementale soient mis à jour et

complétés au vu de la solution retenue, qui proposera probablement un fusionnement des deux projets.

L'effet domino sera à prendre en compte, avec toutes les conséquences cumulées des urbanisations induites et des aménagements nécessairement liés à l'infrastructure de transport elle-même.

3- Les conséquences sur les masses d'eau

Nous avons noté que 80 % du tracé a été prévu en souterrain. Ceci diminue les impacts négatifs du projet en surface, tant pour la conservation des milieux naturels que pour les expropriations qui seraient nécessaires pour prévoir l'emprise des voies en surface.

Mais le forage des tunnels aura des conséquences sur les nappes phréatiques qui seront traversées. De nombreuses questions se posent qui n'ont pas reçu de réponse dans les documents des maîtres d'ouvrage. Le forage d'un tunnel pourrait avoir pour conséquences de permettre des relations entre nappes phréatiques, certaines actuellement polluées, d'autres utilisées pour l'eau potable.

Cette conséquence des travaux ne nous a pas paru être décrite dans les documents des débats publics. Il est nécessaire de préciser de quelles manières le respect des orientations du Schéma Directeur des Eaux du 20 novembre 2009 sera assuré.

Les impacts des aménagements sur les milieux humides superficiels comme la Marne, les rus (le Merdereau, le Mortbras, le ru de Chantereine, pour ne citer que les principaux, en Seine-et-Marne), mais aussi sur les mares, les étangs n'ont pas été bien décrits dans les documents des maîtres d'ouvrage.



Iris pseudacorus
Étang de la Haute-Maison à Champs-sur-Marne.

4- Les études d'impact et les mesures compensatoires

Au stade actuel de présentation des projets, qui n'en sont encore qu'au stade du schéma de principe, on ne peut encore décrire que les grandes lignes des aménagements qui seront réalisés.

De nombreuses études d'impacts sur l'environnement et études d'incidences sur la ressource en eau et les milieux aquatiques (L122-1 & L214-1 du Code de l'Environnement) seront réalisées, probablement pour des travaux échelonnés dans le temps.

Il importe de ne pas saucissonner les études d'impact de chaque partie des aménagements et de présenter une vision globale des impacts lorsqu'on en sera au stade des avant-projets.

Nous demandons que les mesures compensatoires pour l'environnement qui seront définies le soient dans le cadre de concertations à prévoir. La loi Grand Paris prévoit que l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme, relatif à la concertation, n'est pas applicable dans la suite des procédures qui devront se dérouler ensuite. Nous demandons, bien que cette concertation ne soit pas obligatoire, qu'elle se poursuive après le débat public avec les maîtres d'ouvrage.

Nous demandons que les mesures compensatoires soient réalisées concomitamment aux travaux et que leur financement soit clairement défini et prévu, y compris pour l'entretien et la gestion à long terme.

5- Les engagements de l'État et de la Région

La circulaire Bianco prévoit qu'une liste des engagements de l'État en matière d'insertion économique et sociale et de protection des espaces concernés soit rendue publique afin d'en permettre le suivi.

Nous demandons que chacun des maîtres d'ouvrage publie ses engagements en matière de réalisation et de gestion des mesures compensatoires, la Région comme l'État, et qu'un comité de suivi de ces réalisations et gestions, qui comporte des représentants d'associations de protection de l'environnement, soit mis en place de façon pérenne.

Il va de soi que ces engagements seront répartis et coordonnés en fonction des implications de chacun des groupes initiateurs du projet, Région et État.



*La gare du R.E.R. À Noisy-Champs
Les voies ferrées traversent le bois de Grace, sans rétablissement de la continuité écologique*

6- La biodiversité

Les aménagements prévus seront générateurs de richesses supplémentaires. Une partie doit être affectée à la mise en valeur des espaces naturels et des paysages. Les hypothèses de tracés traversent ou concernent des espaces naturels souvent intéressants et riches. C'est le cas entre Clichy et Champigny, à Chelles, Neuilly-sur-Marne, Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne, notamment. La densification raisonnable prévue autour des gares doit permettre

une meilleure préservation de ces espaces et permettre de mettre en place des moyens pour leur gestion et le maintien ou la réalisation de corridors écologiques qui sont indispensables à leur préservation. Nous pouvons citer les carrières de Gagny-Chelles, les milieux humides de la vallée de la Marne à la Haute-Ile, le Bois Saint-Martin, par exemple.

7- La phase des travaux



*Une animation dans le biotope du Bois Saint-Martin
Visite guidée comme le prévoit l'arrêt de biotope.*

Les aménagements nécessiteront des travaux de grande ampleur, il importe que la réalisation de ces réseaux de transports occasionne le moins de gênes et de nuisances possible. Nous demandons que les accès aux chantiers et l'évacuation des matériaux soient réalisés le plus possible en passant par l'emprise créée par le projet, puis par transport ferré ou fluvial, plutôt que par les routes.

Des mesures efficaces de diminution des gênes, sonores et autres, doivent être définies et respectées.

8- Les déblais et remblais, les déchets de chantier

La plus grande partie de ces réseaux de transport est prévue pour être réalisée en souterrain. Il en résultera d'importants volumes de terres et roches. Le volume total des matériaux qui seront à valoriser est de l'ordre de 10 000 000 m³ de remblais (réponse à une question sur Grand Paris). La destination de ces matériaux de remblais

n'est pas définie. Leur évacuation par voie fluviale doit être privilégiée.

Ces matériaux inertes ne devront pas être utilisés dans des installations de stockages de déchets inertes, qui, mis en tas dans le paysage, le défigureraient.

9- Fusionner les deux projets avec les réseaux existants

Les correspondances et interconnexions entre les deux projets et les voies ferrées existantes sont à prévoir au moyen de raccordements directs. Il serait, par exemple,

intéressant de relier à Val-de-Fontenay les deux R.E.R. « A » et « E » pour pouvoir aller directement au centre de Paris en venant de Tournan. Ceci suppose que les rames devront pouvoir circuler indifféremment sur les différents réseaux existants ou à créer et que les mêmes titres de transport soient utilisés. Ceci permettrait de réaliser un projet qui rassemble les avantages des deux sujets présentés au débat public.

La liaison entre Sevrans, Clichy et Champigny, par Chelles et Villiers-sur-Marne nous semble devoir être également considérée comme prioritaire. L'autre branche proposée par Arc Express est déjà reliée par le R.E.R. « E ».

Le tracé définitif ne pourra bien sûr être déterminé avant les procédures de Déclaration d'Utilité Publique, sous peine de ne pouvoir présenter de variantes lors des enquêtes publiques.



Papilio machaon à Gagny par l'Association des Naturalistes des Coteaux d'Avron

10- L'inversion des procédures

La réalisation de nouvelles stations va induire la nécessité de revoir la répartition des urbanisations. D'habitude, on aménage autour des infrastructures existantes. Là, on va créer de nouvelles gares avant de densifier raisonnablement autour de celles-ci. Il est donc nécessaire de revoir la répartition des zones urbanisables dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (et de le faire respecter scrupuleusement) pour obtenir un aménagement harmonieux, limiter efficacement l'étalement urbain et utiliser

au mieux les investissements réalisés en matière de transport en commun.

La loi Grand Paris confie les aménagements autour des gares à la société du Grand Paris. Elle ne doit pas permettre des urbanisations de caractères dissemblables avec ceux avoisinants.

Le R.E.N.A.R.D.,
Roissy-en-Brie, le 10 janvier 2010.