

MAÎTRISE D'OUVRAGE

GIE CDG EXPRESS

40 rue d'Alsace

75010 PARIS

Tél: 01.40.18.83.80 / Fax: 01.40.18.60.52

CDG Express
Groupement d'intérêt Économique

LIAISON CDG EXPRESS

Liaison dédiée Paris-Est - Aéroport Charles de Gaulle

ÉTUDE DE NIVEAU SCHÉMA DE PRINCIPE DES INSTALLATIONS D'INFRASTRUCTURE SECTEUR PARIS-EST à ROISSY

ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE

MAÎTRISE D'OEUVRE



IGP

50 rue d'Alsace

75010 PARIS

Tél: 01.53.72.37.02

Indice	Date	Modifications
0	21/02/2001	Indice d'émission
A	23/03/2001	Mise à jour
B		
C		
D		
E		
F		



**AGENCE
MULTITECHNIQUE**

50 rue d'Alsace

75010 PARIS

Tél: 01.53.72.37.02

Coordonnées :	Établi par : D. CHAUX
Nivellement :	Vérifié par : N. MARGERIN
Echelle :	Approuvé par : J.-L. JOLY

Codification du document

Projet	Code phase	Service émetteur	Type de document	N° d'ordre	Indice
CDG - SP	-	IGP AM ENV	-	NOT - 001	- A

ETUDE ENVIRONNEMENTALE

PROJET CDG EXPRESS

LIAISON DEDIEE ENTRE PARIS EST ET
L'AEROPORT CHARLES-DE-GAULLE

SOMMAIRE

INTRODUCTION

1. LES TERRITOIRES TRAVERSÉS.....	4
2. LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES SUR LE TRONÇON PARIS GARE DE L'EST À NOISY-LE-SEC.	5
2.1. Les incidences sur le milieu naturel	5
2.2. Les incidences au plan humain	5
2.3. Les incidences au plan urbanistique et foncier	6
3. LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES SUR LA ZONE DE TRAVAUX DE NOISY-LE-SEC	7
3.1. Les incidences sur le milieu naturel	7
3.2. Les incidences au plan humain	7
3.3. Les incidences au plan urbanistique et foncier	7
4. LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES SUR LE TRONÇON EN SOUTERRAIN	8
4.1. Les incidences sur le milieu naturel	8
4.2. Les incidences au plan humain	8
4.3. Les incidences au plan urbanistique et foncier	8
5. LES INCIDENCES DES TRAVAUX DU TRONÇON EN SOUTERRAIN	9
5.1. La base travaux des Pavillons-sous-Bois	9
• Les incidences sur le milieu naturel.....	9
• Les incidences au plan humain	9
• Les incidences au plan urbanistique et foncier	9
5.2. La base travaux de Tremblay-en-France	10
• Les incidences sur le milieu naturel.....	10
• Les incidences au plan humain	10
• Les incidences au plan urbanistique et foncier	10
5.3. L'évacuation des déblais	10

6. LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES SUR LE TRONÇON AÉRIEN JUSQU'À L'AÉROPORT CHARLES-DE-GAULLE.....	11
6.1. Les incidences sur le milieu naturel	11
6.2. Les incidences au plan humain	11
6.3. Les incidences au plan urbanistique et foncier	11

RESUME NON TECHNIQUE

INTRODUCTION

Le projet de liaison ferroviaire rapide entre Paris-Est et l'aéroport Charles-de-Gaulle emprunte un tracé où les contraintes environnementales sont de natures très différentes. Les enjeux environnementaux sont donc à la fois liés :

- **à la nature du projet technique présenté,**
- **à la diversité des territoires traversés.**

Les impacts prévisibles évalués à ce stade de Schéma de Principe concernent aussi bien la phase d'exploitation que la phase de conception de l'infrastructure.

La présentation de cette note environnementale permettra de suivre les impacts environnementaux au fil du tracé envisagé, à ce stade de l'étude. *(Voir carte ci-contre : tracé proposé et territoires traversés)*

Un résumé non technique présentera les impacts identifiés à ce stade de Schéma de Principe.

1. LES TERRITOIRES TRAVERSES

De Paris à l'aéroport Charles-de-Gaulle, le tracé traverse un territoire urbain dense et rejoint au final un territoire à vocation rurale et agricole à proximité des emprises de l'aéroport. Les communes concernées par le projet sont :

- Paris 10^{ème}
- Paris 18^{ème}
- Paris 19^{ème}
- Pantin
- Bobigny
- Romainville
- Noisy-Le-Sec
- Bondy
- Les Pavillons-Sous-Bois
- Aulnay-sous-Bois
- Sevrans
- Villepinte
- Tremblay-En-France
- Mitry-Mory.

La carte ci-contre présente les densités de population des communes traversées. Les territoires traversés présentent une densité de population caractéristique de la région Ile-de-France.

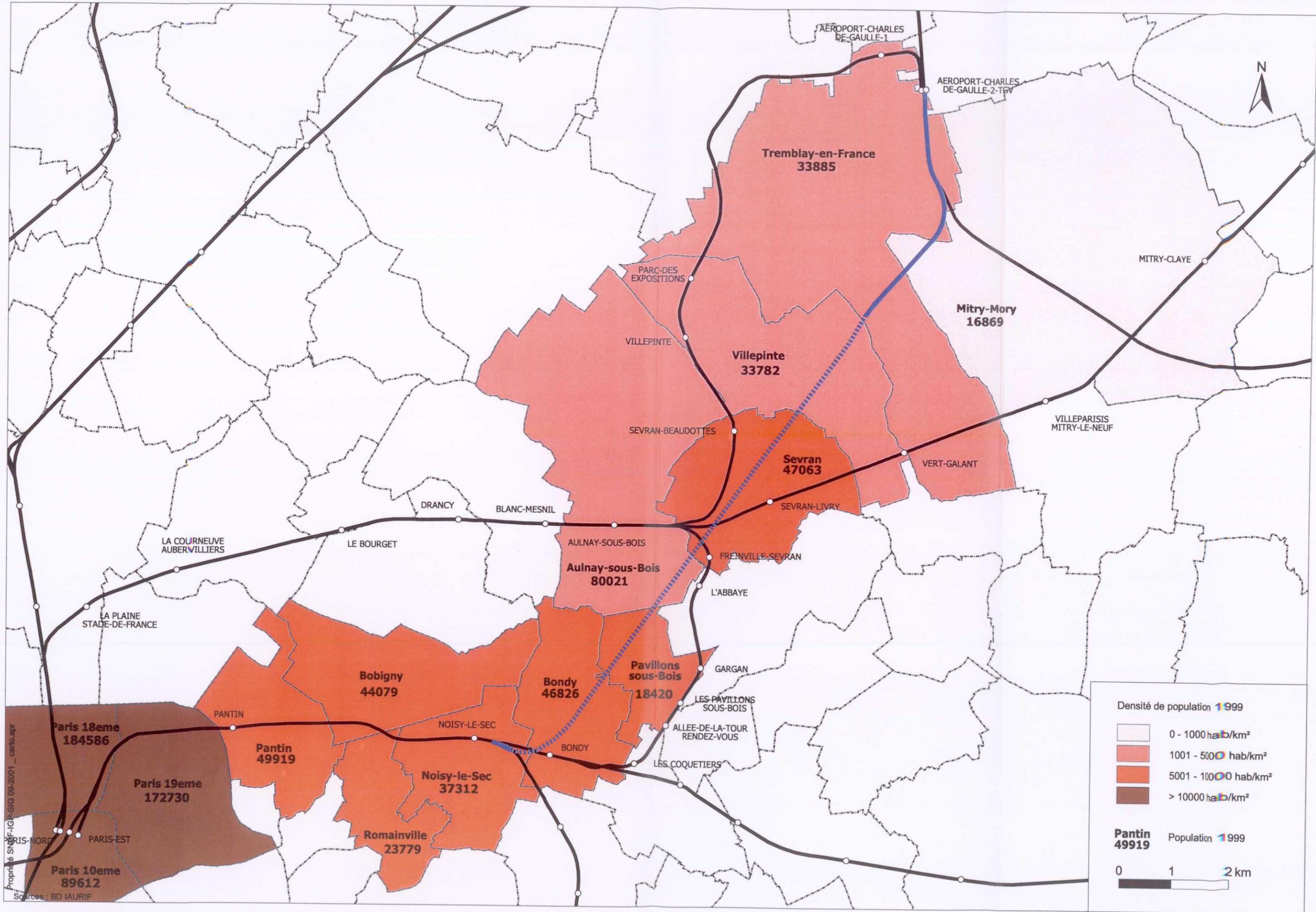
■ Les communes de Paris 10^{ème}, Paris 18^{ème}, Paris 19^{ème}, Pantin, Bobigny, Romainville sont celles sur lesquelles le projet aura le moins d'impacts environnementaux directs significatifs. En effet le projet emprunte sur ces territoires une infrastructure ferroviaire existante (Faisceau de Paris-Est).

■ La commune de Noisy-Le-Sec est concernée sous deux aspects par le projet :

- une zone importante de travaux avec la première fraction de la voie nouvelle sur un nœud ferroviaire,
- une entrée du tunnel avec le passage en souterrain du nœud autoroutier (Autoroute A3 en viaduc, Route nationale RN 186) et du nœud ferroviaire.

■ Les communes de Bondy, Les Pavillons-Sous-Bois, Aulnay-Sous-Bois, Sevrans, Villepinte abriteront le tunnel.

La commune des Pavillons-Sous-Bois est la commune sur laquelle la base travaux principale sera installée. (Zone d'Activité de la Poudrette)



Pantin 49919 Population 1999



Propriété SIG-IGP-SIG 09-2001_carto.apr
 Sources : BD IAURIF

■ Les communes de Tremblay-en-France et Mitry-Mory sont les communes où la densité de population est plus faible par rapport aux autres communes. L'emprise foncière de l'aéroport ayant limité l'urbanisation. La ligne nouvelle se greffera donc aux infrastructures ferroviaires existantes dans un paysage rural et agricole prononcé.

La sortie en tunnel de l'infrastructure est prévue sur la commune de Tremblay-en-France, avec une implantation d'une base travaux sur des terrains, aujourd'hui, agricoles.

2. LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES SUR LE TRONÇON PARIS GARE DE L'EST A NOISY-LE-SEC.

Le projet de liaison rapide à partir de la Gare de Paris-Est emprunte une infrastructure existante en milieu urbain - Voir carte ci-contre. L'infrastructure existante à partir de la gare de Paris-Est ne doit pas faire l'objet de travaux.

2.1. Les incidences sur le milieu naturel

Les incidences sur le milieu naturel sont quasi-inexistantes, le tracé empruntant une infrastructure ferroviaire exploitée. Aucune prescription environnementale spécifique n'est à prendre en compte.

2.2. Les incidences au plan humain

Les infrastructures existantes empruntées sur ce tronçon n'interfèrent pas avec des zones d'activités et d'emploi. Il n'y donc, à priori, aucune incidence socio-économique du projet proposé.

Le patrimoine (historique) situé sur les communes traversées par le faisceau de Paris-Est ne subit pas d'impacts notoires.

L'augmentation des circulations : impact sonore faible.

Le projet CDG Express proposera une offre de transport voyageurs vers l'aéroport Charles-de-Gaulle cadencée au quart d'heure dans les deux sens. L'augmentation du trafic sur le faisceau de Paris-Est sera négligeable au vu du nombre de circulations actuelles.

L'augmentation du niveau sonore sera faible par rapport au niveau actuel. La zone urbaine aux abords des infrastructures actuelles est cependant soumise à un niveau sonore important.

Pour information : un doublement de trafic ferroviaire augmente de 3 décibels le niveau sonore.

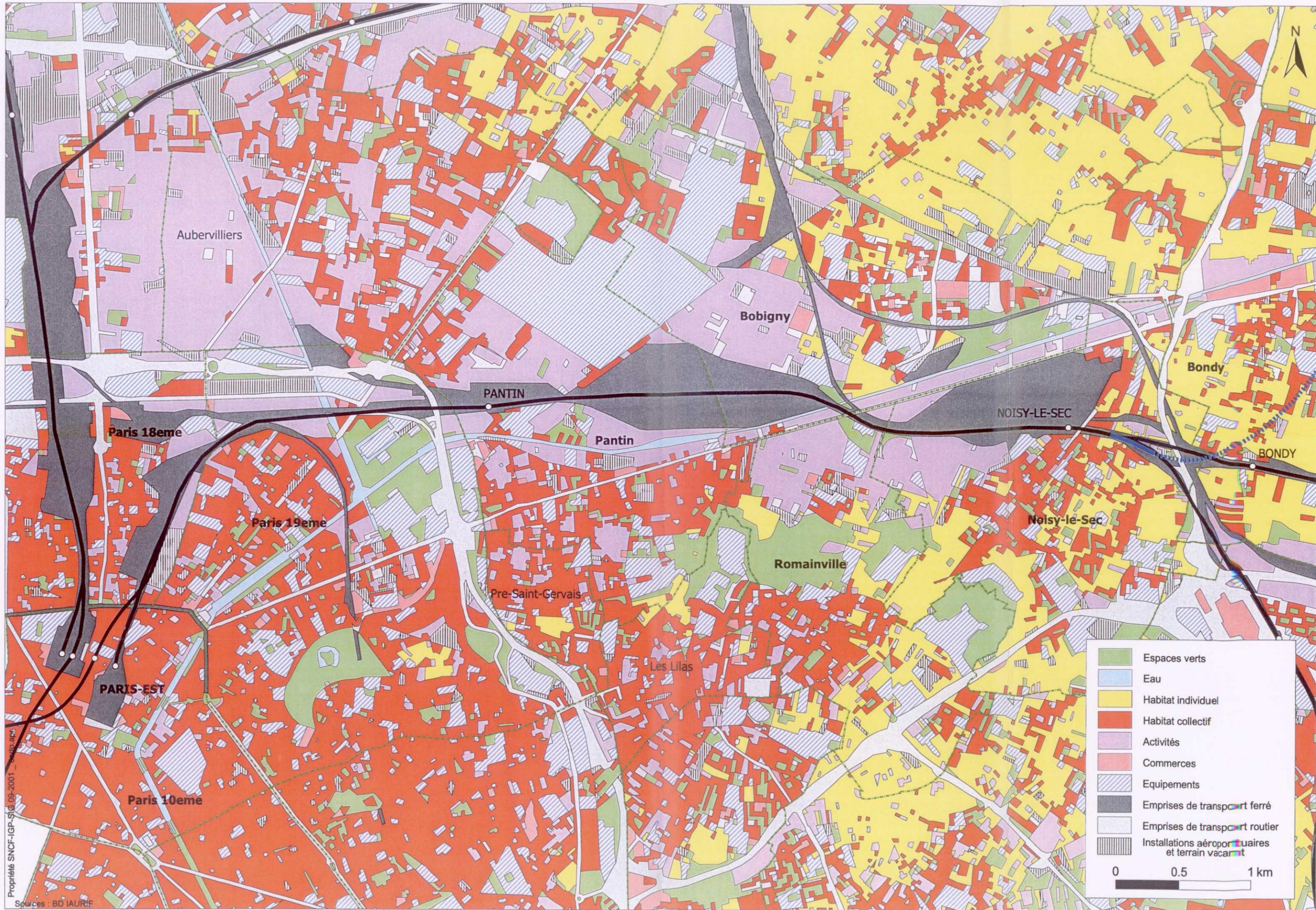
Textes de références :

Décret n° 95-2 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres,

Arrêté du 8 novembre 1999 fixant les seuils de niveaux sonores admissibles lors de la construction ou de l'aménagement d'infrastructures ferroviaires.

2.3. Les incidences au plan urbanistique et foncier

Aucune acquisition foncière préalable à cette partie du tronçon est nécessaire. Les réseaux de transports routiers (circulations urbaines, routes nationales et autoroutes) ne sont pas affectés par cette première partie du projet.



Propriété SNCF-IGP-SIG 09-2001
Sources : BD IAURIF

3. LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES SUR LA ZONE DE TRAVAUX DE NOISY-LE-SEC

Les travaux de ligne nouvelle couvrent une distance de 365 mètres à l'air libre dans une zone urbaine dense tant au niveau de la densité de population qu'en terme d'infrastructures de transport.

3.1. Les incidences sur le milieu naturel

Les incidences sur le milieu naturel sont quasi-inexistantes, les travaux étant réalisés dans une zone aménagée préalablement (zone d'habitat, nœud ferroviaire, nœud autoroutier).

3.2. Les incidences au plan humain

Les incidences environnementales de cette zone de travaux sont :

- des nuisances sonores pour les habitations individuelles et collectives à proximité
 - dues aux travaux,
 - dues à l'acheminement par voie routière des matériaux avec une augmentation du trafic dans la zone urbaine. (Route Nationale)
- des nuisances de qualité de l'air. (Emissions de poussière)

3.3. Les incidences au plan urbanistique et foncier

La zone de travaux sera implantée à la fois sur des emprises urbaines et sur des emprises SNCF. Des expropriations (zone pavillonnaire) sont à prévoir pour améliorer l'accessibilité au chantier.

4. LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES SUR LE TRONÇON EN SOUTERRAIN

La carte ci-contre présente le tissu urbain traversé par l'ouvrage souterrain.

4.1. Les incidences sur le milieu naturel

Les incidences sur le milieu naturel en superficie sont inexistantes.

Des précautions environnementales du point de vue géologique

Une attention très particulière doit être portée sur la présence aléatoire de poches résiduelles de gypse localement importantes. Des sondages seront nécessaires pour éviter tout risque d'effondrement lié à la dissolution lors des travaux.

4.2. Les incidences au plan humain

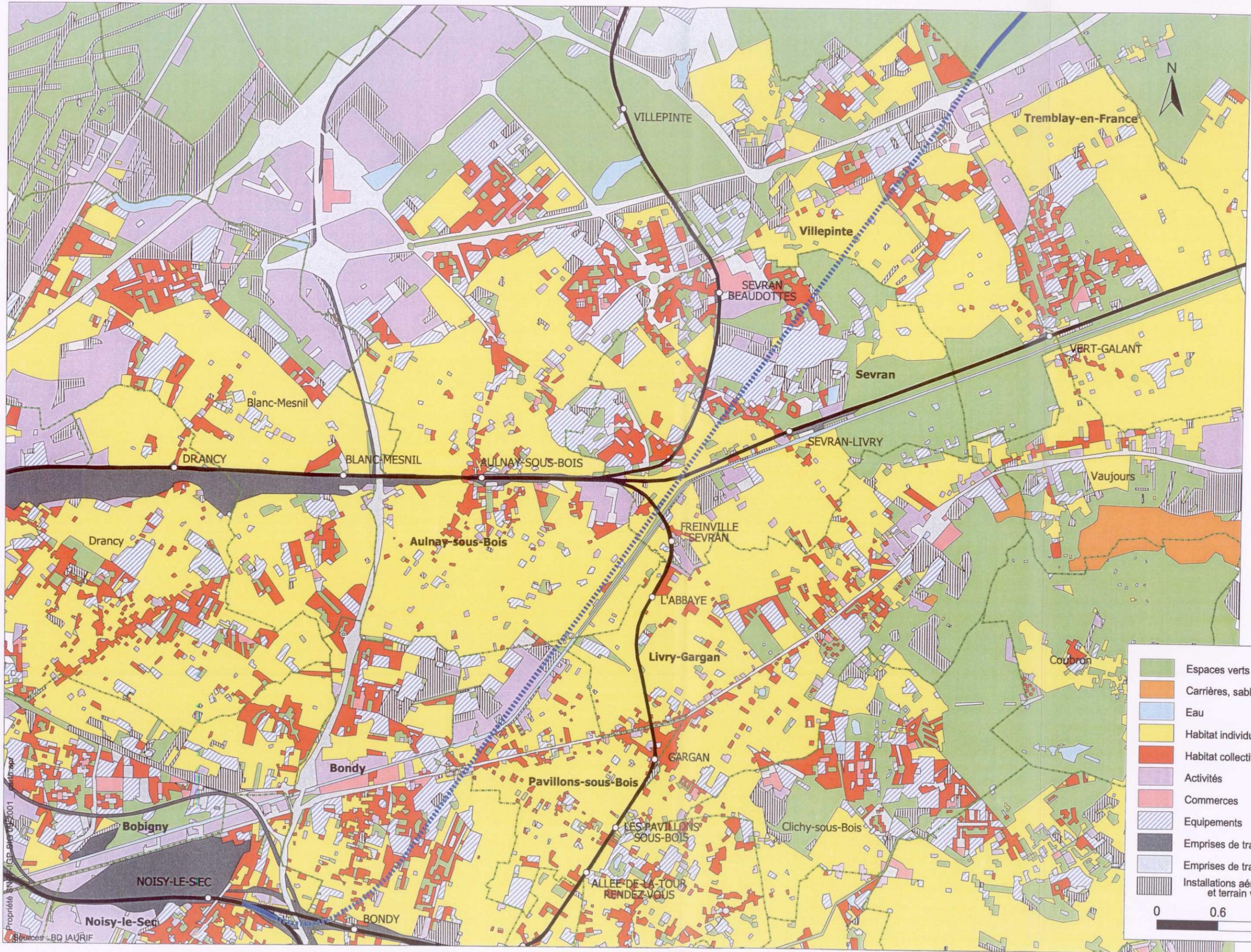
Le patrimoine (historique) situé sur les communes traversées par ce tronçon en souterrain ne subit aucun impact.

Le phénomène de vibrations

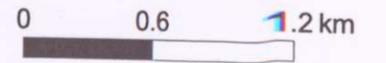
Lors de la mise en exploitation les phénomènes de transmission des vibrations peuvent apparaître. Le risque est cependant faible au vu de la profondeur de l'ouvrage et de la nature du terrain traversé.

4.3. Les incidences au plan urbanistique et foncier

Dans la configuration actuelle de l'ouvrage, aucun accès intermédiaire ultérieur n'est prévu, aucune zone ne fera donc l'objet d'un quelconque aménagement. Les emprises foncières "aériennes" de l'ouvrage sont inexistantes à ce stade de schéma de principe.



- Espaces verts
- Carrières, sablières
- Eau
- Habitat individuel
- Habitat collectif
- Activités
- Commerces
- Equipements
- Emprises de transport ferré
- Emprises de transport routier
- Installations aéronautiques et terrain vacant



Propriété SNT
 GP 015 09 2001
 Sources : BQ JAURIF

5. LES INCIDENCES DES TRAVAUX DU TRONÇON EN SOUTERRAIN

Le creusement du tunnel est prévu à partir de deux points :

- deux attaques opposées au niveau de la commune des Pavillons-sous-Bois (à partir d'un même puits),
- une attaque au niveau de la commune de Tremblay-en-France.

Par conséquent deux bases travaux sont prévues pour la réalisation de l'ouvrage en souterrain.

5.1. La base travaux des Pavillons-sous-Bois

- Les incidences sur le milieu naturel

Les incidences sur le milieu naturel sont quasi-inexistantes. Cette base travaux se situant sur un périmètre déjà aménagé préalablement.

- Les incidences au plan humain

Les incidences environnementales de cette zone de travaux seront occasionnées par :

- l'apport des matériaux : l'acheminement est prévu pour une majorité du matériel (voussoirs...) par **voie fluviale**. **Les impacts seront donc diminués**. Cependant une partie des matériaux sera acheminée par **voie routière**. Ce trafic routier induit aura des **impacts sonores** et sur **la qualité de l'air** du tissu urbain environnant. Il engendra une certaine **modification des conditions de circulation** autour de la zone.
- l'activité même de la base travaux.
- l'évacuation des déblais : elle est prévue par **voie fluviale**. Les impacts seront donc faibles. Le chargement des déblais nécessitera un aménagement dédié. La prise en compte des servitudes de Halage et de marchepied Canal de l'Ourcq sera nécessaire.

- Les incidences au plan urbanistique et foncier

Le creusement du tunnel à partir de la base travaux installée sur la Zone d'Activité de La Poudrette entraîne la location d'un terrain. Aucune acquisition préalable n'est à prévoir.

5.2. La base travaux de Tremblay-en-France

- Les incidences sur le milieu naturel

Les incidences sur le milieu naturel sont quasi-inexistantes. Cette base travaux se situant sur un périmètre à vocation agricole.

- Les incidences au plan humain

Les incidences environnementales de cette zone de travaux seront occasionnées par :

- l'apport des matériaux. L'acheminement par **voie routière**. Ce trafic routier aura des **impacts sonores** et sur la **qualité de l'air** (émissions de poussière) du tissu péri-urbain environnant. Il engendrera une certaine **modification des conditions de circulation** autour de la zone. Le contexte dans lequel cette base travaux est installée est un contexte moins urbain. Les implantations de logement étant situées à l'écart de cette zone déjà fortement aménagée (autoroute, routes, zones d'activités), les incidences de cette base travaux seront moindres sur le plan humain par rapport à la base travaux des Pavillons-sous-Bois.
- l'activité même de la base travaux.
- l'évacuation des déblais. elle sera réalisée par voie routière. Les impacts ne seront pas négligeables en terme de conditions de circulations, d'émissions sonores et de qualité de l'air (émissions de poussières).

- Les incidences au plan urbanistique et foncier

Le creusement du tunnel à partir de la base travaux installée sur la commune de Tremblay-en-France entraîne l'acquisition préalable de parcelles, aujourd'hui agricoles.

5.3. L'évacuation des déblais

L'évacuation des déblais issus du creusement du tunnel aura des impacts sur le plan environnemental, technique et économique.

Les quantités de déblais issus du creusement seront très importantes. La nature de ces déblais (leur qualité intrinsèque et leur qualité après leur passage dans le tunnelier) sera un facteur à prendre en compte pour définir les conditions de traitement et de stockage.

6. LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES SUR LE TRONÇON AERIEN JUSQU'A L'AEROPORT CHARLES-DE-GAULLE

(voir cartes ci-contre qui représentent le tracé et les parcelles agricoles)

Le tronçon prévu en aérien emprunte à partir "de la prison" (Villepinte – Tremblay-en-France) une voie nouvelle à implanter en zone rurale et plus particulièrement en zone agricole.

6.1. Les incidences sur le milieu naturel

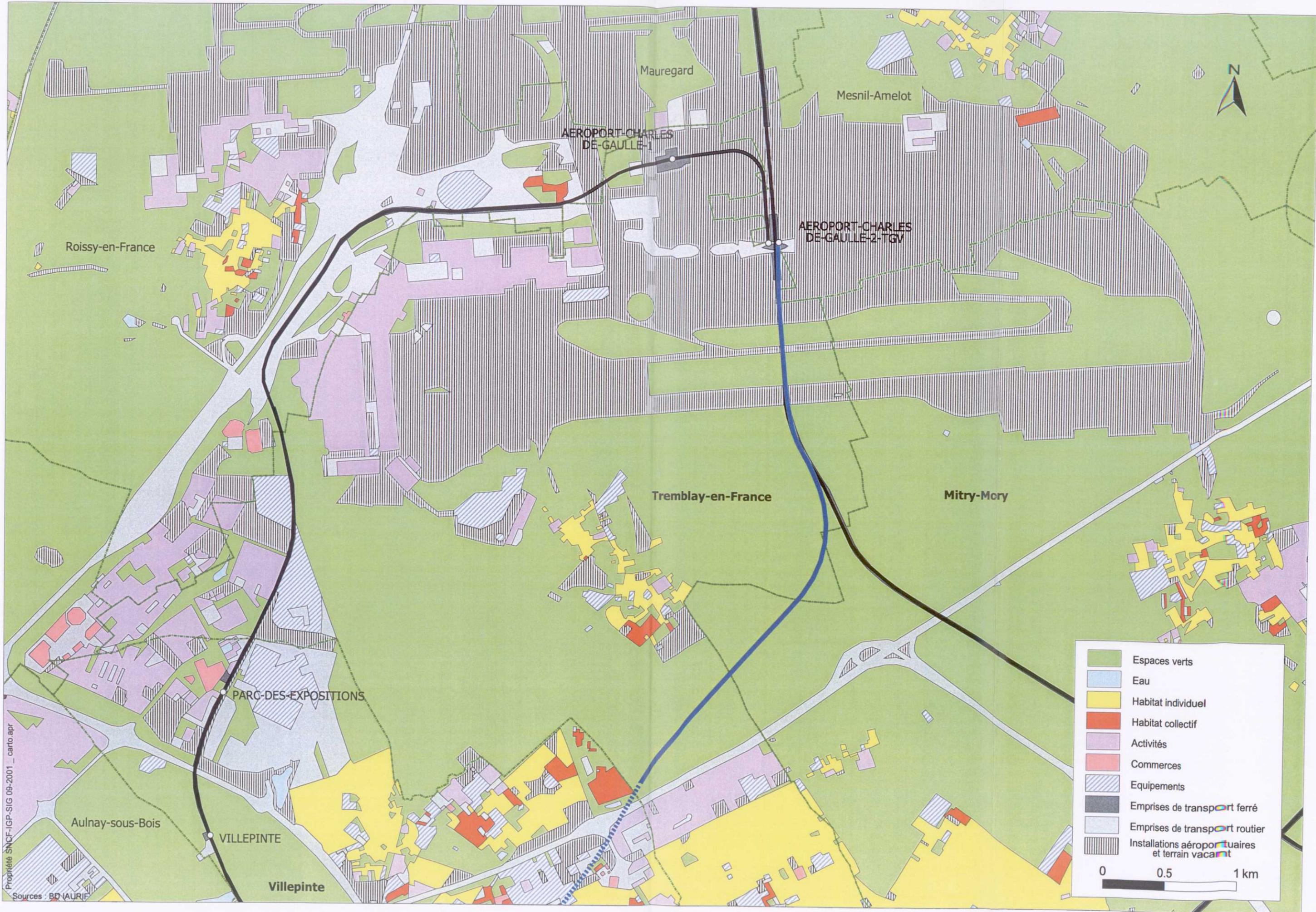
Les incidences principales portent sur le paysage, avec la création d'une rupture dans une zone où le relief n'est pas prononcé.

6.2. Les incidences au plan humain

Le patrimoine (historique) situé sur les communes traversées par la ligne nouvelle est représenté par des sites archéologiques sensibles et par la proximité du "Vieux Pays de Tremblay".

6.3. Les incidences au plan urbanistique et foncier

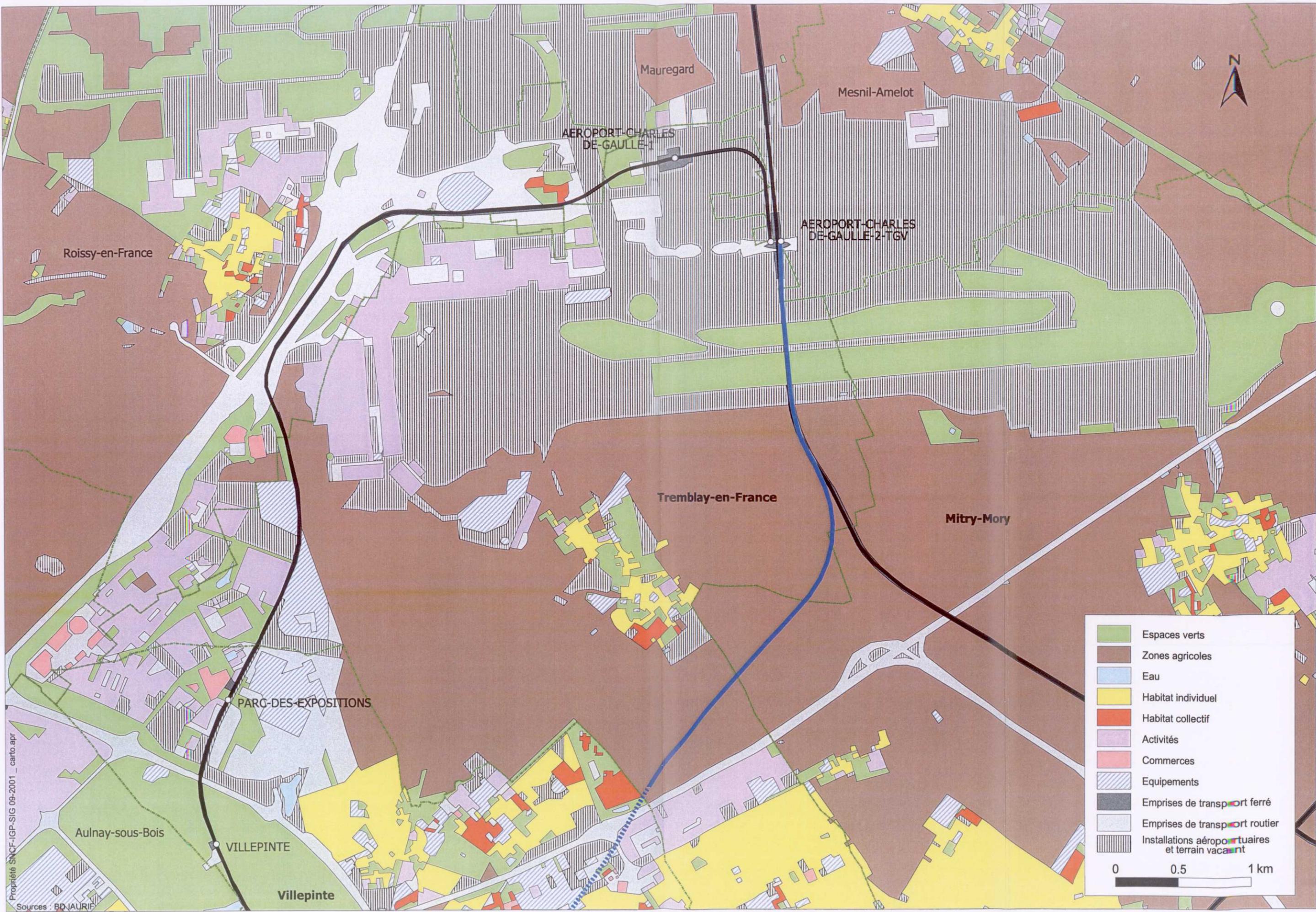
La création de la ligne nouvelle va nécessiter l'acquisition foncière de zones agricoles.



	Espaces verts
	Eau
	Habitat individuel
	Habitat collectif
	Activités
	Commerces
	Equipements
	Emprises de transport ferré
	Emprises de transport routier
	Installations aéronaviales et terrain vacant

0 0.5 1 km

Propriété SNCF-IGP-SIG 09-2001 _ carto.apr
Sources : BD NAURIF



Propriété SNCF-IGP-SIG 09-2001 _ carto.apr
Sources : BD JAURIF

	Espaces verts
	Zones agricoles
	Eau
	Habitat individuel
	Habitat collectif
	Activités
	Commerces
	Equipements
	Emprises de transport ferré
	Emprises de transport routier
	Installations aéronautiques et terrain vacant

0 0.5 1 km

RESUME NON TECHNIQUE

Ce résumé présente les principales contraintes environnementales qu'il faudra étudier de manière plus précise dans une phase ultérieure. Si ce projet aura certains impacts sur l'environnement, ses atouts environnementaux sont nombreux :

- sa vocation de transport collectif ferroviaire, mode de transport peu polluant et peu consommateur d'énergie,
- les choix techniques et de tracé adoptés :
 - La ligne emprunte une infrastructure existante entre Paris Gare de l'Est et Noisy-Le-Sec, l'incidence sur l'environnement est donc faible.
 - L'emprise souterraine dans une zone à forte urbanisation limite les risques de pollution sonore et visuelle,
 - L'emprise de la voie nouvelle aérienne est faible.

Les points environnementaux sur lesquels il semble nécessaire, au vu de cette première investigation, de prêter une attention particulière sont les suivants :

- la **zone agricole et rurale** de la Plaine Tremblaysienne est traversée par la ligne nouvelle en aérien. Le paysage actuel est déjà fortement morcelé par les infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires existantes mais la préservation de l'espace agricole et rural est un défi que s'est fixé la commune de Tremblay-en-France. L'impact sur le paysage d'une ligne nouvelle implantée sur un relief plat pourra être compensé par des aménagements adaptés.
- l'installation des **zones de travaux** (ou « bases travaux ») à Noisy-Le-Sec et sur la Zone d'Activité de la Poudrette, située sur un territoire urbain dense, devra faire l'objet, suivant les procédures administratives en vigueur, d'une étude d'impact approfondie (y compris l'impact des circulations de camions).
- Les **zones archéologiques** connues et répertoriées par les Services Régionaux de l'Archéologie sur les communes concernées par la voie nouvelle en aérien devront faire l'objet de fouilles préalablement aux travaux.
- La présence aléatoire de **poches résiduelles de gypse** localement importantes est un phénomène pour lequel des sondages seront nécessaires pour éviter tout risque d'effondrement lié à la dissolution lors des travaux.
- L'évacuation des **déchets de chantier** ainsi que l'acheminement d'une partie des matériaux sont prévus par voie fluviale. Ce mode de transport

est reconnu "écologique" ce qui est un point environnemental positif du projet dans sa phase de conception.

- Les **nuisances acoustiques** du projet sont faibles, l'augmentation du trafic sur l'infrastructure existante à partir de la gare de Paris-Est n'augmentera pas de manière significative (+ 2 dB) le bruit ambiant aux abords des voies actuelles.