

TRANSPORT ET INFRASTRUCTURES

La Société du Grand Paris présente sa contribution pour la COP 21

LE MONITEUR.FR - Publié le 19/11/15 à 16h15

Mots clés : Démarche environnementale - Gouvernement et fonction publique

La Société du Grand Paris a présenté jeudi 19 novembre son livret d'engagement dans le cadre de la COP21. Ce document, remis officiellement à Ségolène Royal, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, détaille 7 objectifs environnementaux très concrets.



© Société du Grand Paris - La contribution de la SGP à la COP21

L'enjeu de la COP21 est d'obtenir, pour la première fois en plus de vingt ans de négociations aux Nations unies, un accord universel et contraignant, permettant de lutter efficacement contre le dérèglement climatique et de favoriser la transition vers des sociétés et des économies résilientes et sobres en carbone.

Alors que l'étalement urbain fait de la ville un énorme émetteur de gaz à effet de serre – elle représente aujourd'hui 50 % des émissions – le développement de transports propres est donc une nécessité absolue.

Grâce au Grand Paris Express, 90 % des habitants franciliens vivront en effet à moins de 2 km d'une gare, 200 km de lignes s'ajouteront aux 200 km du métro parisien et 80% des gares seront interconnectées au réseau. En irriguant les territoires de la métropole, le futur métro favorisera le report de la voiture vers le transport collectif et contribuera, grâce aux 68 nouvelles gares, à l'essor de la marche, du vélo et de toutes les nouvelles circulations douces. Parce qu'elle conçoit ce futur métro, la Société du Grand Paris a donc un rôle majeur à jouer et a décidé d'apporter une contribution volontaire à la COP21.

Exposée dans un « livre vert » intitulé « Un métro écologique pour une ville intelligente et durable », elle repose sur 7 points d'action :

1. ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

De la définition du tracé à la mise en circulation en passant par la phase de travaux, la démarche environnementale s'appuie sur une méthode globale rigoureuse déclinée pour chaque tronçon du métro, chaque gare et chaque ouvrage. Les chartes d'architecture des gares et des sites industriels portent ainsi une attention particulière aux matériaux : durée du cycle de vie, contraintes d'entretien et de maintenance.

2. VISER LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE

Il s'agit de concevoir un réseau, des sites industriels et des gares non énergivores en limitant au maximum les consommations. La Société du Grand Paris a ainsi travaillé sur plusieurs plans, dont celui de l'éclairage, en privilégiant la lumière naturelle dans ses six sites industriels et ses 68 gares : grandes verrières à Villejuif, atrium et puits de lumière à Saint-Denis Pleyel. En complément, l'utilisation de luminaires performants à haut rendement (de type LED) sera d'usage courant sur l'ensemble du réseau.

Pour chaque poste de dépense, la sobriété est visée au profit des territoires, afin de redistribuer l'énergie et de ne pas la perdre.

3. INSÉRER TOUS LES OUVRAGES DANS LEUR CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL, ARCHITECTURAL OU PAYSAGER

Les patrimoines architecturaux et paysagers sont pris en compte pour chaque ouvrage, sur la base d'une évaluation stratégique environnementale innovante établie en amont du projet et des études d'impact.

Ainsi, à Vitry Centre, l'entrée de la gare se présente comme une grande voûte végétale intégrée au



© Jean-Marie Duthilleul - La future gare de Noisy-Champs du Grand Paris Express

A Noisy-Champs, dans un environnement très végétalisé, une prairie fleurie a été aménagée en descendant jusqu'à la gare et en éclairant cette dernière de lumière naturelle.

A Champigny Centre, Créteil-L'Échat et Noisy-Champs, la réutilisation des eaux pluviales servira au nettoyage des sols, à l'arrosage d'espaces verts et l'alimentation des sanitaires.



© Agence Richez Associés - Le site de maintenance de Champigny avec sa couverture végétale, une des plus grandes de France

Le site de maintenance de Champigny (ligne 15 Sud), dont la conception a été certifiée HQE comme pour tous les autres sites industriels du réseau, sera articulé au Parc départemental du Plateau par une couverture végétale de 2 hectares, l'une des plus grandes de France.

4. ANTICIPER LES RISQUES NATURELS

La Société du Grand Paris s'inscrit dans les objectifs de la COP21 en renforçant le principe de « résilience urbaine ». Elle a notamment élaboré une stratégie « Inondation » qui fixe les lignes directrices dans la conception des infrastructures concernées par ce risque.

5. FAVORISER LES MOBILITÉS DOUCES

Le futur métro a été conçu en réseau connecté qui irrigue les territoires de la métropole. La gare devient un espace d'intermodalité et favorise l'essor de la marche, du vélo et de tous modes de transports plus doux et durables.

6. CONDUIRE DES CHANTIERS ÉCORESPONSABLES

La Société du Grand Paris va au-delà des prescriptions réglementaires avec une charte environnement des chantiers, signée par les entreprises de travaux et les sous-traitants. Elle engage les entreprises dans une démarche continue d'amélioration, de formation et de mise en oeuvre des méthodes de travaux les mieux appropriées sur plusieurs volets : cadre de vie (bruit, vibrations, poussières, propreté des voiries, nuisances visuelles et insertion des chantiers), gestion des déblais, gestion des déchets (réduction à la source, tri et élimination, comptabilité et traçabilité), protection des milieux (sols, ressources en eaux et milieux aquatiques, air et gaz à effet de serre, biodiversité), gestion et économie des ressources (matériaux, énergie, eau).

7. DÉVELOPPER UNE ÉCONOMIE CIRCULAIRE DE LA GESTION DES DÉBLAIS

Traçabilité, transports alternatifs, valorisation, la Société du Grand Paris veut mettre en place une politique exemplaire de gestion des 43 millions de tonnes de déblais du chantier.

La Société du Grand Paris a donc lancé, à l'été 2015, un appel à contributions relatif à la gestion de ces déblais. Au total, 33 contributeurs ont participé : bureaux d'études, instituts techniques, entreprises du BTP, producteurs de matériaux de construction. Les différentes analyses et propositions – parfois complémentaires, parfois antagonistes – seront intégrées dans la construction du dispositif de gestion des déblais.

Par ailleurs, depuis 2012, 3000 sondages géotechniques ont été menés afin d'évaluer la qualité des déblais, leur caractère inerte ou non inerte, leur potentiel de valorisation et donc les possibilités de lieux d'accueil et de traitement.