

UN CHANTIER RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT



Pour un projet de transport moderne et écologique, la dimension environnementale des travaux revêt une importance particulière. Les partenaires du projet ont ainsi défini pour les chantiers des principes environnementaux exigeants et veillent à leur bonne mise en œuvre par les entreprises réalisant les travaux.

Le règlement de chantier à faibles nuisances environnementales

Dans le cadre de leurs politiques de développement durable, les partenaires du projet se sont engagés à systématiser les chantiers à faibles nuisances environnementales.

Le règlement de chantier à faibles nuisances environnementales traduit les différentes exigences et objectifs en matière environnementale que les entreprises en charge du chantier sont tenues d'appliquer pendant les travaux.

Afin de garantir le respect de ces objectifs, un responsable environnemental a été nommé au sein de chaque entreprise intervenant sur les travaux du projet. Celui-ci est tenu de rendre compte à la RATP des actions mises en œuvre et doit les inscrire dans une démarche d'amélioration continue.



Mur de protection acoustique à Pont Cardinet



La maîtrise des impacts du chantier

Qu'il s'agisse de bruit, de poussière, de pollution visuelle, des déchets de chantier, des eaux de pluie, des eaux usées ou de la circulation des camions, toutes les mesures sont prises pour limiter les nuisances et préserver l'environnement. Les accès aux immeubles d'habitation et d'activités, aux commerces et aux établissements publics sont maintenus tout au

long de la durée du chantier. En complément, une signalétique spécifique permet d'orienter les usagers en cas de déviation piétonne ou automobile. Enfin, des murs de protection acoustique sont installés tout au long du chantier, et notamment à proximité des habitations, pour limiter les nuisances sonores.

L'évacuation des déblais et l'approvisionnement du chantier se font au maximum par voie d'eau (le canal Saint-Denis et la Seine) et par voie ferrée, avec un recours à la route limité. De même, tout est mis en œuvre pour limiter les impacts du chantier sur les espaces verts.

La gestion des déchets

Pour le traitement des déchets produits durant les travaux (résidus de matériaux, éléments métalliques, etc.), les chantiers du prolongement de la ligne 14 sont soumis aux prérogatives du *schéma d'organisation et de gestion de l'élimination des déchets* (SOGED):

- Limiter la production de déchets.
- Délimiter les zones de stockage des déchets de chantier.
- Mettre en place les différentes bennes nécessaires conformément au tri prévu. Trier en 4 catégories au minimum : déchets inertes, déchets non dangereux, déchets dangereux et emballages.
- Disposer les panneaux indiquant les consignes relatives à la gestion des déchets et à la réalisation d'un chantier à faible impact environnemental.
- Installer et entretenir tout au long du chantier une signalétique pour le rappel des consignes de tri.
- Gérer la rotation des bennes situées sur les lieux de stockage selon le plan d'utilisation du chantier.
- Gérer les relations avec le prestataire d'évacuation des déchets vers les filières appropriées.
- Favoriser la valorisation des déchets.



La gestion des déblais

Lors du creusement du tunnel, d'importantes quantités de terre sont extraites du sol. À Pont-Cardinet, Ces déblais sont évacués à l'aide d'un tapis roulant jusqu'à la surface puis sont acheminés jusqu'à la fosse de stockage. Sur ce chantier le convoyeur passe notamment au-dessus des voies SNCF de la petite ceinture et de terrains de sports du parc Martin Luther King à environ 6 m de haut. La fosse de stockage, située à la sortie de la ZAC des Batignolles, permet d'accueillir environ 3500 m³ de matériaux issus du creusement du tunnel.



Sur le site de Glarner à Saint-Ouen, un réseau d'évacuation des déblais a été mis en place pour les valoriser au mieux. Une fois stockés dans la fosse, les déblais sont en partie évacués par des péniches. Elles livrent ces déblais sur des sites de recyclage situés en région parisienne.

Les 3,6 km de tunnel du tronçon Paris-Clichy représentent environ 230 000 m³ de matériaux excavés, soit environ 500 000 t à évacuer, et autant de volume potentiellement valorisable pour les entreprises du BTP.