

PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le

09 OCT. 2017

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1318-17

**Avis de l'autorité environnementale
sur le projet de ZAC Les Hauts de Nesles à Champs-sur-Marne (77)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Les Hauts de Nesles à Champs-sur-Marne, datée de juillet 2017, et présentée par l'Etablissement Public d'Aménagement EPA Marne, dans le cadre de la procédure de création de ZAC.

La ZAC s'implante à l'ouest de Champs-sur-Marne, au nord de la gare du RER A Noisy Champs et de la cité Descartes sur un site de 25 hectares. Il inclut 10 hectares d'espaces naturels, verts ou défrichés.

La ZAC s'inscrit dans une dynamique d'extension de la Cité Descartes, pôle d'enseignement et de recherche visant à établir une centralité urbaine mixte en lien avec l'arrivée prochaine du Grand Paris Express (GPE)

Le projet consiste en la réalisation de 3 500 logements, 40 000 mètres carrés de bureaux et 20 000 mètres carrés de commerces et d'équipements (dont un groupe scolaire). L'ensemble développera 290 000 mètres carrés de surface de plancher. Le projet prévoit également l'aménagement d'un parc urbain et la requalification de ses axes routiers.

Les principaux enjeux environnementaux du site et du projet concernent la biodiversité, les sols, la gestion de l'eau, le climat, les jardins familiaux, les déplacements et les pollutions et nuisances associées, et les canalisations de transport de gaz.

L'étude d'impact est concise et bien illustrée. Elle est proportionnée aux caractéristiques du projet et à la sensibilité de l'environnement.

L'autorité environnementale recommande dès-à-présent :

- de mieux justifier le projet, au regard des enjeux environnementaux, et des autres possibilités de développement urbain, notamment la densification ;
- de préciser au stade de réalisation de la ZAC l'emplacement du groupe scolaire, et le planning prévisionnel du projet ;
- d'approfondir l'étude du cumul des incidences du projet avec les travaux de la gare du Grand Paris Express (GPE) réalisés sur l'emprise de la ZAC, notamment en ce qui concerne les impacts sur les milieux naturels et la présence d'espèces protégées ;
- de justifier le maintien de la fonctionnalité des continuités écologiques.

L'autorité environnementale recommande au stade de réalisation de la ZAC :

- de préciser la gestion des eaux pluviales du projet ;
- de réaliser une étude paysagère du site et du projet ;
- de préciser les impacts du projet sur la qualité de l'air ;
- de décrire la prise en compte des risques liés aux canalisations de transport de gaz ;
- de réaliser l'étude du potentiel de développement des énergies renouvelables et d'un réseau de chaleur, et de préciser la solution retenue.

*
* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

Le présent avis porte sur l'étude d'impact de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Les Hauts de Nesles à Champs-sur-Marne (Seine-et-Marne), datée de juillet 2017, réalisée par le bureau d'études Confluences IC, et présentée par l'Etablissement Public d'Aménagement EPA Marne.

L'Autorité environnementale a été saisie le 8 août 2017 par Monsieur le préfet de Seine-et-Marne pour avis sur le projet et la présente étude d'impact, dans le cadre de la procédure de création de ZAC.

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet de ZAC Les Hauts de Nesles est localisé à Champs-sur-Marne, commune urbaine localisée à une vingtaine de kilomètres à l'est de Paris. Elle fait partie de la communauté d'agglomération « Paris - Vallée de la Marne », et du territoire du Val Maubuée (85 846 habitants en 2007 ; page 3), qui constitue l'un des quatre secteurs de Marne-la-Vallée. Chacun de ces secteurs fait l'objet d'une Opération d'Intérêt National (OIN). Le projet est par ailleurs concerné par le Contrat de Développement Territorial (CDT) « Territoire de la transition énergétique », qui concerne les communes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne.

La ZAC s'inscrit dans un projet plus large d'extension de la Cité Descartes, localisée à proximité au sud. La Cité Descartes est un pôle régional d'enseignement et de recherche associé à un parc d'activités. Le projet d'extension de la Cité Descartes vise à l'implantation de bureaux, logements, et services en vue d'établir une centralité urbaine, complétant les équipements tertiaires existants, en lien avec l'arrivée prochaine du Grand Paris Express (GPE) sur la commune.

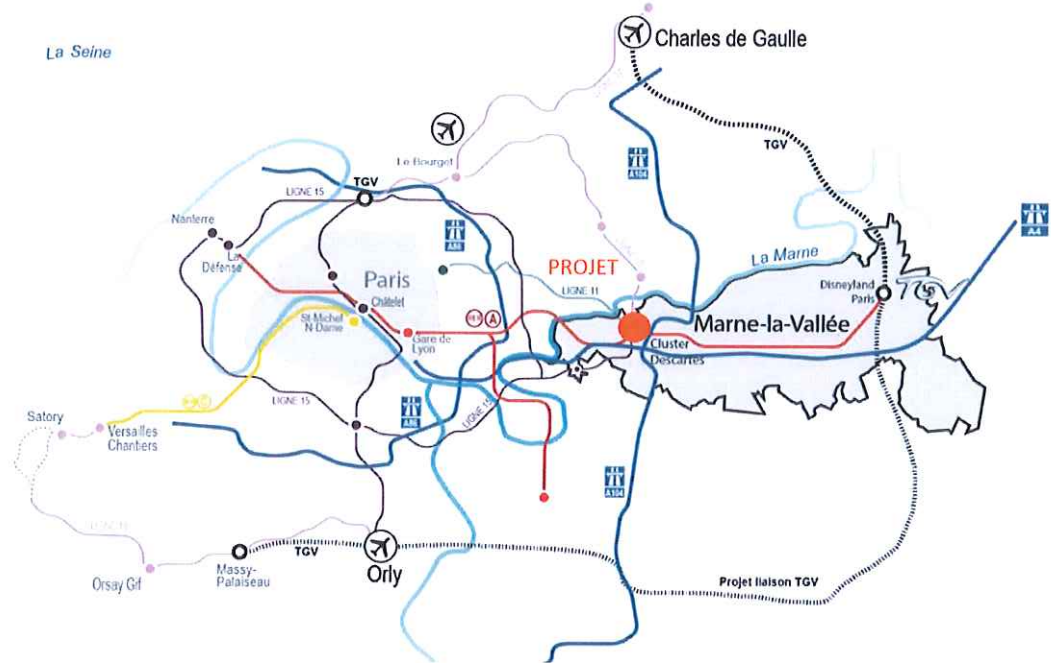
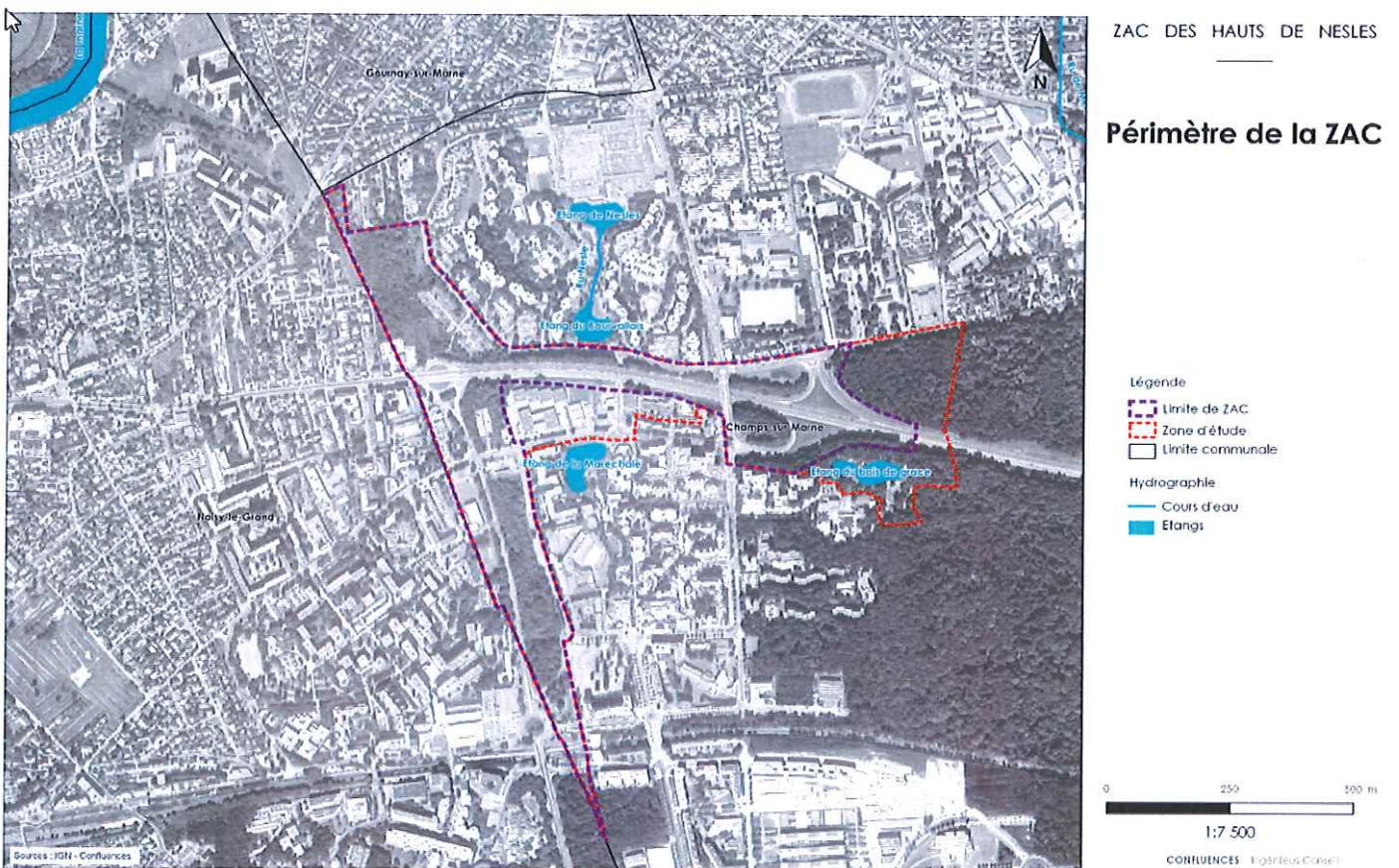


Figure 1 : Localisation de Champs-sur-Marne au sein de "Marne-la-Vallée".



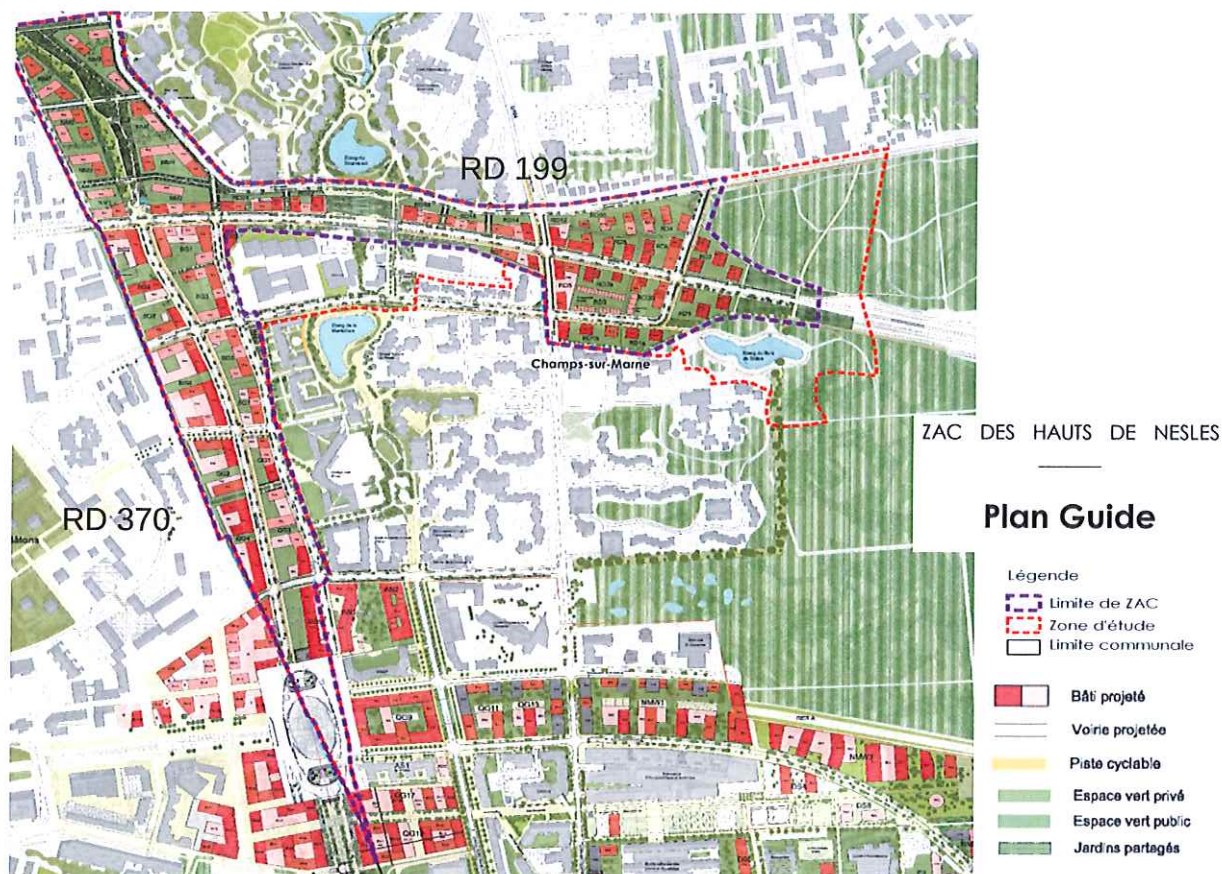
La ZAC s'implante sur un site de 25 hectares localisé en entrée de ville (à l'ouest de Champs-sur-Marne), au nord-ouest de la cité Descartes, à proximité immédiate d'un vaste bois à l'est (Bois de grâce), dans un environnement urbanisé (logements collectifs,

équipements, pavillons). Le site inclut 10 hectares de boisements, prairies, jardins, et surfaces récemment défrichées. Il s'étend le long de deux axes routier : la RD 199 (est / ouest), anciennement A 199, et la RD 370 (nord / sud). La gare du RER A Noisy Champs, future gare du GPE à l'horizon 2022, et dont les travaux de restructuration ont débuté en mars 2017, est localisée à proximité immédiate du projet au sud.

Le projet de la ZAC consiste en la réalisation de 3 500 logements, 40 000 mètres carrés de bureaux et 20 000 mètres carrés de commerces et d'équipements (dont un groupe scolaire). L'ensemble développera 290 000 mètres carrés de surface de plancher, et culminera à un niveau R+10 (page 152). Il a prévu d'accueillir 2 400 emplois (page 196). Certains bâtiments auront des sous-sols. Le projet prévoit le rehaussement et la requalification de la RD199¹ en un boulevard urbain qui laissera possible l'implantation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Le projet inclut également une requalification (pages 11 et 151)² du boulevard du Ru de Nesles (RD 370). Ces deux axes incluront des voies douces et aménagements paysagers linéaires de type coulée verte. Le projet prévoit en outre l'aménagement d'un parc urbain, incluant notamment 5 000 mètres carrés de jardins familiaux (page 14)³.

L'autorité environnementale recommande de préciser au stade de réalisation de la ZAC :

- le nombre d'habitants qui pourraient être accueillis par le projet ;
- l'emplacement du groupe scolaire ;
- le nombre maximum de sous-sols des bâtiments, en vue d'évaluer le volume de sols excavés lors des travaux ;
- le planning prévisionnel du projet.



¹ l'opération est portée par l'EPA Marne, l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports (IFFSTAR) et Eiffage ; la RD 199 est actuellement surdimensionnée selon le dossier ; page 10.

² par des mesures d'aménagements et de limitation de vitesse visant à apaiser le trafic routier.

³ les jardins existants seront ainsi déplacés, du moins pour partie.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux du site et du projet concernent la biodiversité, les sols, la gestion de l'eau, le climat (régulation de la température), la population et les biens matériels (jardins familiaux), les déplacements et les pollutions et nuisances associées, et les canalisations de transport de matières dangereuses.

Gestion de l'eau

Le site intercepte trois bassins versants du réseau d'assainissement pluvial local (pages 26 à 29). Le réseau du bassin versant de Noisy-le-Grand, qui intercepte 10 % de la surface de la ZAC, connaît des dysfonctionnements notables (« des débordements ont été identifiés » ; page 30).

Le site présente une faible capacité d'infiltration, et une nappe souterraine peu profonde. Toutefois, il est envisagé d'y infiltrer les eaux de ruissellement du projet (page 163).

L'autorité environnementale recommande au stade de réalisation de la ZAC de décrire le taux d'imperméabilisation du secteur et de caractériser le potentiel du site pour l'infiltration des eaux de ruissellement du projet.

Biodiversité

L'étude d'impact présente un état initial des habitats naturels, de la faune et de la flore, sur le périmètre de la ZAC et de ses abords, qui s'appuie sur des investigations de terrain réalisées à l'été 2015 puis au printemps 2016.

Le site présente des espaces naturels sur environ 7 hectares : espaces verts (peu favorables à la biodiversité), boisements, prairies de fauche.

En outre, selon la photographie aérienne (géoportail), environ 3,5 hectares de boisement supplémentaires figuraient encore récemment dans la partie sud de la ZAC (à proximité de la gare). L'étude d'impact n'inclut aucune analyse sur ce boisement, bien qu'il soit inclus dans le périmètre de la ZAC. Le maître d'ouvrage justifie ce choix en précisant que les équipements du chantier de la future gare de Noisy-Champs y ont été installés (page 162). Pour ce faire, la zone a été défrichée (page 52) et les sols y ont été « modifiés » (page 39).

Le site jouxte également le Bois de grâce à l'est. Il s'agit d'un réservoir de biodiversité identifié par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique.

De plus, une continuité écologique (peu fonctionnelle car fragmentée) traverse le site d'est en ouest depuis le Bois de grâce vers l'extrémité nord de la ZAC, puis la Marne. Cette continuité écologique constitue un support de déplacement pour les chauves-souris (page 74). Elle comporte une trame herbacée (page 54), constituée notamment de prairies de fauche (au cœur de l'échangeur et aux abords de la RD 199), favorables à la présence d'insectes, dont trois espèces patrimoniales. Il s'agit en particulier du criquet verte-chine, orthoptère gravement menacé en Ile-de-France et dont une quarantaine d'individus ont été observés sur le site (page 78). La continuité écologique comporte également une trame arborée (favorable aux passereaux forestiers et aux petits mammifères).

Le diagnostic du Plan Local d'Urbanisme (PLU) a également identifié une continuité écologique (fonctionnelle) longeant l'axe nord / sud de la ZAC, au droit du boisement défriché dans le cadre des travaux de la gare. L'étude d'impact exclut cette trame de son analyse. L'autorité environnementale souligne qu'elle pourrait correspondre à une zone inscrite au SRCE⁴.

L'autorité environnementale recommande dès-à-présent de :

- justifier la méthodologie d'étude de la faune et de la flore, et notamment le protocole des investigations de terrain (en précisant les dates et les conditions météorologiques des investigations), et l'absence d'étude bibliographique préalable des espèces patrimoniales ;
- rappeler l'analyse des enjeux sur l'emprise du projet de gare.

⁴ il pourrait s'agir d'une continuité écologique en contexte urbain figurant sur la carte des objectifs du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).

Zones humides et sols

Un secteur du site (5 hectares) est susceptible d'inclure des zones humides⁵. Le maître d'ouvrage a réalisé un inventaire de terrain, et conclut qu'une très faible surface de ce secteur répond dans les faits à la définition réglementaire d'une zone humide. Toutefois, la surface prospectée exclut l'emprise de la ZAC concernant les travaux de la gare. L'étude d'impact du projet de gare n'a pas identifié de zone humide sur ce secteur (page 39). L'inventaire correspondant n'est pas présenté.

Une étude issue de la bibliographie a identifié des sols limono-argileux sur la partie de l'axe nord / sud de la ZAC localisée au sud de la RD 199 (page 37). L'Autorité environnementale souligne qu'en raison de leur nature (sols limono-argileux), ces sols (environ 4,5 hectares) sont susceptibles de présenter des enjeux environnementaux notables (gestion de l'eau, régulation de la température, valeur agronomique, biodiversité).

L'autorité environnementale recommande que soit présentée dès-à-présent une analyse globale des enjeux du site, incluant l'emprise de la gare.

Paysage

Marne-la-Vallée est structurée le long de la Marne autour d'une succession de quartiers morcelés (page 87) et repliés sur eux-mêmes (page 86). Le paysage communal est en outre marqué par des espaces boisés (notamment le Bois de grâce), des parcs urbains, et des infrastructures (notamment la RD 199 et la voie ferrée de la ligne A du RER).

L'étude intègre un photo-reportage succinct du site (page 89), sans carte de localisation.

L'autorité environnementale rappelle que le site intercepte le périmètre de protection de la Chapelle Notre-Dame-des-sans-logis-et-de-tout-le-monde (monument historique).

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) a identifié une liaison verte au droit de l'axe nord / sud de la ZAC. Cette liaison a pour fonction de relier des espaces verts d'importance régionale par des voies de déplacements doux.

L'autorité environnementale recommande au stade de réalisation de la ZAC :

- de réaliser une étude paysagère détaillée du site, s'appuyant sur un photo-reportage approfondi, et une réflexion sur les formes urbaines existantes en périphérie ;
- de décrire les enjeux liés au périmètre de protection du monument historique mentionné en termes de co-visibilité, d'insertion paysagère et d'architecture ;
- d'analyser la fonction de respiration urbaine que pourrait jouer l'axe nord / sud.

Archéologie

L'absence de sensibilité archéologique a été démontrée sur une petite partie de la ZAC (1,27 hectare ; voir annexe 8), en lien avec le service de l'Etat compétent dans ce domaine (Direction Régionale des Affaires Culturelles – DRAC) (page 113). L'autorité environnementale recommande de compléter cette étude au stade de réalisation de la ZAC, la DRAC n'ayant pas été consultée sur le reste de l'emprise de la ZAC, qui inclut près de 8 autres hectares non urbanisés.

Déplacements, pollutions et nuisances associées

Déplacements automobiles. Le site s'étend le long de deux axes routiers : la RD 199 (est / ouest), anciennement A 199, et la RD 370 (nord / sud). Il est également desservi par le boulevard de Nesles, par la RD 104 et indirectement par l'A4 (à un kilomètre au sud). La RD 199 et la RD 370 accueillent respectivement 25 000 et 16 100 véhicules par jour (tous sens confondus). Au regard d'une étude de trafic réalisée par le maître d'ouvrage, l'A4 fait l'objet d'une saturation et de difficultés d'accès. La RD 199, l'avenue Émile Cossonneau⁶, et le boulevard de Nesles font l'objet de « difficultés » (page 125) en heures de pointe.

Le projet s'implante à proximité de la gare du RER A Noisy Champs, qui sera desservie également entre 2022 et 2030 par trois lignes du GPE (15, 16, et 11). L'autorité environnementale relève (page 119) que trois lignes de bus longent la ZAC à l'est, et qu'environ trois quarts de la ZAC sont situés à proximité d'arrêts de bus. Toutefois, le

⁵ au sens des enveloppes d'alerte de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

⁶ prolongement de la RD 199 en direction de Noisy-le-Grand après jonction avec la RD 370.

fonctionnement de ces lignes est peu performant en dehors des heures de pointe. L'étude d'impact relève également (page 151) que deux projets de liaisons en transports en commun du SDRIF longent l'axe nord / sud de la ZAC, et qu'ils ne sont pas décrits dans l'étude.

Le territoire du Val Maubuée dispose d'un maillage de voies douces peu fonctionnelles (page 117). La ZAC est desservie par des chemins piétons, et deux pistes cyclables à l'est. L'Autorité environnementale recommande dès-à-présent :

- de conclure sur la qualité de la desserte du site par les transports en commun ;
- de préciser l'accessibilité du site via les modes doux aux commerces et équipements du secteur ;
- de décrire les projets de liaisons en transports en commun du SDRIF sur la ZAC.

Usages sensibles. Des usages existants sont sensibles au bruit et à la pollution de l'air émis par le projet. L'autorité environnementale relève qu'une crèche et deux terrains de sport sont notamment présents à proximité à l'est du projet. L'autorité environnementale recommande, au stade de réalisation de la ZAC, que le périmètre d'étude pour l'analyse des effets du projet englobe les équipements sensibles à proximité du site, qui peuvent subir les nuisances et pollutions liées aux déplacements générés par le projet.

Air. Le site est exposé à une pollution atmosphérique issue principalement du secteur résidentiel / tertiaire et du trafic routier de la RD 199, de la RD 370, et de l'A4.

L'étude présente des données de la station Airparif dite de « fond urbain » de la commune de Lognes, concernant les teneurs en ozone, pm10, et dioxyde d'azote dans l'air. Il n'est pas présenté d'extrapolation de ces résultats au site de la ZAC. L'autorité environnementale relève par ailleurs que les teneurs en ozone et surtout en pm 10 (particules fines) dépassent⁷ les valeurs guide fixées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Une campagne de mesures in situ a été réalisée en mai 2016. Les teneurs en dioxyde d'azote mesurées sont inférieures à la valeur limite annuelle, excepté au droit de certaines infrastructures routières du site et des environs. Toutefois, les conditions météorologiques au moment des mesures minimisent les résultats à hauteur de 10 % (page 147). Par ailleurs l'autorité environnementale relève que le mois de mai constitue un point bas de la courbe de concentration annuelle du dioxyde d'azote à la station de Lognes. L'Autorité environnementale recommande, au stade de réalisation de la ZAC, de préciser les enjeux sanitaires de la qualité de l'air, et de justifier davantage les conclusions de l'étude in situ concernant le risque de dépassement de seuils du dioxyde d'azote.

Bruit. Les principales sources de bruit sur la zone d'étude sont liées au trafic routier de la RD 370, et de la RD 199, qui est classée en catégorie 2 au titre du classement sonore départemental des infrastructures de transport terrestre. Sur la base d'une campagne de mesures acoustiques, l'étude d'impact évalue l'ambiance sonore moyenne en journée entre 45 et 65 décibels. L'autorité environnementale souligne que 8 des 11 points de mesure (page 168) présentent une ambiance sonore moyenne en journée supérieure à 55 décibels, ce qui correspond à une valeur de recommandation fixée par l'OMS pour la gestion du bruit⁸, et dont le dépassement présente un risque d'effets sur la santé⁹.

L'Autorité environnementale recommande, au stade de réalisation de la ZAC de réaliser une carte de l'ambiance sonore du site, et d'en préciser les enjeux sanitaires.

Canalisations de transport de matières dangereuses

Le site est traversé une canalisation de transport de gaz (exploitée par GRT gaz) le long de la rue Albert Schweitzer. Cette canalisation génère des risques pour la sécurité des personnes et des biens. L'étude d'impact identifie une servitude (de 40 mètres de part et d'autres de la canalisation). Cette servitude impose des dispositions de sécurité aux immeubles de grande hauteur et aux Etablissements Recevant du Public (ERP) de plus de 100 personnes, et interdit les constructions dans une bande de 5 mètres de part et d'autres de la canalisation (page 98).

⁷ <https://www.airparif.asso.fr/reglementation/recommandations-oms>.

⁸ <https://survol.bruitparif.fr/survol-info-valeurs>.

⁹ <https://www.bruitparif.fr/l-echelle-des-decibels/>.

L'autorité environnementale recommande, au stade de réalisation de la ZAC, de décrire les risques générés par la canalisation.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Plusieurs scénarios ont été étudiés lors de la conception du projet, dans le cadre d'une démarche itérative de prise en compte des milieux naturels (pages 15 et 16). Toutefois, le projet pourrait avoir des impacts sur la biodiversité, les sols, les déplacements et les pollutions et nuisances associées, et les risques liés aux canalisations de transport de matières dangereuses. Le phénomène d'îlot de chaleur urbain n'est pas étudié. La présentation des différents scénarios aurait pu porter sur la prise en compte de ces enjeux. Par ailleurs, l'étude d'impact ne présente pas l'effort de densification à l'échelle de la ville, ayant conduit à choisir d'urbaniser le site plutôt de reconstruire la ville sur elle-même. L'étude d'impact indique que le projet est compatible avec le SDRIF (page 151). Il présente une analyse de l'articulation du projet avec l'affectation des sols prévue par le PLU, sans toutefois conclure.

L'autorité environnementale recommande dès-à-présent :

- de mieux justifier le projet, au regard des enjeux environnementaux, et des autres possibilités de développement urbain, notamment la densification ;
- d'étayer l'analyse de l'articulation du projet avec le SDRIF, au regard des projets de transports en commun prévus par le SDRIF le long de l'axe nord / sud de la ZAC ;
- de confirmer la compatibilité du projet avec l'affectation des sols prévue par le PLU.

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Les principaux impacts du projet concernent la biodiversité, les sols, les déplacements et les pollutions et nuisances associées, et les risques liés aux canalisations de transport de matières dangereuses.

Gestion de l'eau

Le projet conduira à l'imperméabilisation de surfaces importantes et donc à davantage de ruissellement des eaux pluviales, susceptibles de se charger en polluants. Le projet prévoit une régulation des ruissellements sur la ZAC. Ce dispositif limitera à deux litres par seconde et par hectare le débit issu d'une pluie de période de retour centennale, ce qui est ambitieux. Le dispositif inclura une partie privée gérant les pluies « les plus fréquentes » (page 163), ainsi que des ouvrages dans l'espace public¹⁰, assurant une gestion complémentaire en cas d'évènement pluvieux centennal. Les eaux seront infiltrées dans la mesure du possible (page 163). Les rejets seront effectués dans les réseaux d'assainissement collectifs, excepté celui de Noisy-le-Grand, qui présente des dysfonctionnements notables (« des débordements ont été identifiés » ; page 30). Le dossier loi sur l'eau précisera leur conception lors d'une phase ultérieure.

L'Autorité environnementale recommande, au stade de réalisation de la ZAC, de justifier la prise en compte de cet enjeu, notamment en précisant la surface imperméabilisée par le projet, la fréquence des pluies « les plus fréquentes », le volume, l'emplacement, et la configuration des ouvrages de gestion des eaux pluviales, et la proportion des eaux qui seront infiltrées (par exemple lors d'une pluie décennale).

Biodiversité

La quasi-totalité des habitats naturels existants du site (page 166) sera détruite lors des travaux. Les continuités écologiques traversant le site seront fragmentées par le projet. Le

¹⁰ si possible à ciel ouvert selon l'étude.

rehaussement de la RD 199 pourrait entraîner une augmentation du risque de collision avec les chauves souris.

Le maître d'ouvrage prévoit toutefois des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement favorables aux principaux groupes d'espèces présents sur le site.

Il prévoit notamment le maintien ou l'aménagement d'espaces verts reliés les uns aux autres, et composés d'espèces floristiques indigènes, et d'arbres favorables à la nidification des oiseaux. Ces espaces seront gérés de manière différenciée (page 183), et le cas échéant équipés de passages à petite faune au droit des clôtures. Ils incluront un grand parc urbain au nord-ouest de la ZAC (composé d'arbres, de prairies, et de jardins familiaux - page 167), un petit parc au centre-est de la ZAC, une trame herbacée et arbustive le long de la bande inconstructible de la canalisation de gaz, et des alignements d'arbres (notamment le long de la RD 199).

Les aménagements du projet seront implantés hors du Bois de grâce et de ses milieux naturels remarquables (pages 15 et 16). L'autorité environnementale estime toutefois que la proximité du bâti et des voiries pourrait avoir des impacts sur le fonctionnement écologique de la lisière du bois, ce que le dossier n'analyse pas.

Le projet prévoit également des mesures de réduction des impacts de la phase travaux. Les travaux ne démarreront pas entre mars et août. Certains espaces verts seront utilisés comme refuge temporaire pour les insectes (mesure E2). Toutefois, l'étude ne justifie pas que la mesure E2 permettra aux espèces de se maintenir sur place, en termes de surface des secteurs concernés et de phasage des interventions. Des mesures curatives de gestion des espèces invasives du site (page 184) sont par ailleurs prévues.

Le maître d'ouvrage envisage également l'aménagement de petits habitats pour les oiseaux, reptiles et insectes, de toitures végétalisées sur les immeubles bas¹¹, l'installation de panneaux pédagogiques, et des mesures spécifiques pour les chauves souris (réduction des collisions sur les automobiles, et limitation de la pollution lumineuse).

L'Autorité environnementale recommande dès-à-présent :

- de présenter un bilan de fonctionnalité des habitats naturels avant et après projet, en précisant les surfaces des habitats ;
- de justifier les modalités de mise en œuvre (maître d'ouvrage, engagement, coût) de l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction ;
- de justifier davantage le maintien de la fonctionnalité des continuités écologiques, par exemple à l'appui de références scientifiques et / ou de retours d'expérience ;
- de justifier davantage la prise en compte de la population de criquet verte-chine ;
- de préciser si le projet fera l'objet d'une procédure de demande de dérogation relative aux impacts sur les espèces protégées du site ;
- d'étudier les impacts du projet sur la lisière du Bois de grâce ;
- d'approfondir l'étude de la mesure relative aux espaces de refuge pour les insectes (mesure E2), en termes de surface des secteurs concernés et de phasage des interventions ;
- d'approfondir l'étude du cumul des incidences du projet avec la restructuration de la gare.

Sols

150 000 mètres cubes de remblais seront nécessaires pour rehausser la RD 199. Des déblais d'autres opérations seront utilisés dans la mesure du possible. Par ailleurs la réalisation de sous-sols est susceptible de présenter des enjeux environnementaux.

L'autorité environnementale recommande au stade de la réalisation de la ZAC d'estimer le volume brut de sols excavés pour les besoins du projet, de présenter les mesures de réduction à la source de ce volume, de préciser le volume des déblais issus d'autres opérations et qui seront utilisés pour l'aménagement de la RD 199, et de préciser les modalités de gestion des déblais du projet.

¹¹ de niveaux R+2 et inférieur (pages 188 à 190).

Paysage

Le projet conduira à une modification importante du paysage local, avec la mutation d'un espace de trames vertes et d'infrastructures routières vers un ensemble à dominante de logements collectifs articulés autour de boulevards urbains (et d'un parc urbain).

Le dossier intègre des plans (page 6), une perspective aérienne, et une vue d'ambiance du projet (pages 9 et 11). La requalification des deux axes routiers structurant le site permettra leur apaisement. Le boulevard urbain de la RD 199 permettra de créer de nouveaux liens urbains et paysagers dans le tissu urbain existant (page 9). Les aménagements du boulevard du ru de Nesles (RD 370) (alignements d'arbres, noues végétalisées, voies piétonnes et cyclables) répondront selon l'étude aux enjeux de la liaison verte du SDRIF.

Le projet prévoit également l'aménagement d'espaces publics (notamment autour de la gare et dans le parc urbain au nord-ouest), le déplacement des jardins familiaux existants (à proximité dans le parc), ainsi qu'une « valorisation des lisières naturelles », et des accès aux espaces de nature et de loisirs (page 5). En outre, selon l'étude, la configuration du bâti permettra de dégager des vues sur la Marne depuis la gare (page 209).

L'autorité environnementale recommande, au stade de réalisation de la ZAC, de réaliser une étude paysagère qui permettra :

- de préciser l'architecture du projet ainsi que les ambiances paysagères du parc urbain, de la RD 199, du boulevard ru de Nesles, et de la lisière du Bois de Grâce ;
- de réaliser un photo-reportage prévisionnel du projet ;
- d'étudier l'articulation du projet avec le périmètre de protection de la Chapelle Notre-Dame-des-sans-logis-et-de-tout-le-monde (monument historique) ;
- d'étudier les impacts du projet sur la fonction de respiration urbaine de l'axe nord / sud.

Déplacements, pollutions et nuisances associées

Déplacements automobiles. Une étude de trafic a été réalisée. Le trafic restera fluide sur la majorité des voies de circulation. Cependant, certains tronçons devraient présenter des difficultés de circulation (boulevard de Champy-Nesles et son carrefour avec la RD199, et boulevard du Bois de Grâce), voire une saturation (sorties de l'A4 et de la RD199). Certains carrefours (« RD199 / avenue Emile Cossonneau RD370 » et « Jules Ferry / boulevard de Nesles ») devraient connaître des difficultés aux heures de pointe du soir. L'étude intègre la future desserte par les lignes de métro du Grand Paris Express, et le cumul des incidences avec le développement urbain local (détail en annexe 4). Le cumul des incidences avec le développement urbain autour de la gare est pris en compte (page 221), toutefois les hypothèses retenues « sont susceptibles d'évoluer » (annexe 4). L'étude intègre des préconisations d'aménagements¹² sur la RD 199 (mise à deux fois deux voies et aménagements de carrefours). L'étude ne précise pas si elles seront réalisées.

L'autorité environnementale recommande dès-à-présent de :

- préciser le trafic journalier généré par le projet et le taux de motorisation des usagers ;
- préciser si des mesures de réduction sont prévues sur d'autres secteurs que la RD 199 ;
- préciser l'objectif et les modalités de réalisation des aménagements sur la RD 199 ;
- préciser les incertitudes relatives au développement urbain près de la gare.

Alternative à la voiture. Le projet prévoit des voies piétonnes et/ou cyclables sur les principaux axes routiers du site. L'autorité environnementale recommande dès-à-présent de préciser les modalités de rabattement vers les transports en commun desservant le site.

Air. Le projet devrait entraîner une augmentation globale d'environ 2 % des émissions polluantes à l'horizon 2030 (page 214) sur l'aire d'étude, qui s'inscrit dans un secteur de 4 250 hectares (page 210), soit 170 fois la surface de la ZAC. L'étude d'impact indique qu'une fois le projet réalisé, les usages sensibles ne seront pas exposés à un « Excès de Risque Individuel (ERI) » (page 215). L'étude ne présente pas de définition de ce paramètre. L'implantation du groupe scolaire par rapport aux infrastructures routières du site n'est pas connue.

L'autorité environnementale recommande au stade de réalisation de la ZAC :

¹² par d'autres projets et l'absence de certaines perturbations de trafic (pages 200 à 202).

- de préciser l'implantation du groupe scolaire ;
- de préciser l'augmentation des émissions polluantes sur une aire d'étude homogène limitée à la zone d'influence significative du projet en termes de trafic routier ;
- de décrire les impacts sanitaires du projet sur les usages sensibles existants des environs, et de les citer pour qu'ils soient plus clairs et compréhensibles par le public.

Bruit. Les déplacements générés par le projet auront des incidences faibles sur l'ambiance sonore, excepté rue des Flandres Dunkerque 1940 et rue Albert Schweitzer. Les mesures de réduction (page 216) constituent des généralités. L'autorité environnementale recommande de préciser ces mesures au stade de réalisation de la ZAC.

Canalisations de transport de matières dangereuses

Le dossier n'apporte pas d'information sur la prévention et la gestion des risques (pour les usagers du projet) liés à la canalisation de transport de gaz rue Albert Schweitzer.

L'autorité environnementale recommande de décrire au stade de la réalisation de la ZAC, et en lien avec GRT gaz, l'implantation par rapport à la canalisation du groupe scolaire et des ERP de plus de 100 personnes, ainsi que les mesures de prévention et de gestion des risques, et l'articulation du projet avec la servitude concernant la canalisation.

Energie

La réalisation de la ZAC conduira à augmenter localement les consommations énergétiques. Toutefois, le maître d'ouvrage prévoit une consommation énergétique des logements inférieure de 20 % à la RT 2012, ce qui est apprécié.

Le maître d'ouvrage a également réalisé une étude du potentiel de recours aux énergies renouvelables pour répondre aux besoins énergétiques du projet. Un réseau de chaleur pourrait être réalisé. La géothermie superficielle, le bois énergie, le chauffage solaire, et le solaire photovoltaïque pourraient être utilisés (page 5 de l'annexe 7). Une étude comparative de solutions d'approvisionnement en énergie (sur des critères techniques, économiques et environnementaux) est prévue.

L'autorité environnementale recommande de la réaliser au stade de la réalisation de la ZAC, et de préciser la solution retenue.

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé non technique est correctement proportionné et illustré.

L'autorité environnementale recommande toutefois de réduire le volet relatif à la biodiversité, et de développer le volet relatif aux déplacements et aux pollutions et nuisances associées. L'Autorité environnementale recommande en outre de mettre à jour le résumé non technique en fonction de la prise en compte des commentaires de l'Autorité environnementale concernant l'étude d'impact.

5. Information, consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale


Michel CADOT