

TABLE DES MATIERES

A. PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT	1	B.3. CONTEXTE URBAIN ET PAYSAGER	81
A.1. INTRODUCTION	2	B.3.1. MODE D'OCCUPATION ET URBANISATION	81
A.2. PRÉSENTATION DU CONTEXTE	2	B.3.2. CADRE PAYSAGER	84
A.2.1. PRESENTATION DU SECTEUR D'ETUDE	2	B.3.3. SITES ET PAYSAGES PROTEGES	90
A.2.2. CONTEXTE DU PROJET	3	B.3.4. PATRIMOINE ARCHITECTURAL	93
A.3. LA ZAC «LES HAUTS-DE-NESLES»	5	B.3.5. URBANISME	95
A.3.1. LE PROJET URBAIN	5	B.3.6. EQUIPEMENTS : RESEAUX, ASSAINISSEMENT ET DECHETS	101
A.3.2. PROGRAMMATION	7	B.3.7. RISQUES TECHNOLOGIQUES ET NATURELS MAJEURS	108
A.3.3. FONCIER	7	B.3.8. CONTRAINTES ARCHEOLOGIQUES	113
A.3.4. LA REQUALIFICATION DES AXES MAJEURS DE CIRCULATION	9	B.4. DEPLACEMENT ET TRAFIC	113
A.3.5. ARTICULATION DE LA ZAC AVEC LES TRANSPORTS EN COMMUNS	11	B.4.1. LA DESSERTTE DU TERRITOIRE	113
A.3.6. LES PARCS ET JARDINS FAMILIAUX	14	B.4.2. DIAGNOSTIC DE LA CIRCULATION	120
A.4. VARIANTES ENVISAGEES	15	B.4.3. TRAFIC AUX HEURES DE POINTE	124
A.4.1. VARIANTES EN TERME DE PERIMETRE ET LOCALISATION DES AMENAGEMENTS	15	B.4.4. CONDITIONS DE CIRCULATION	125
A.4.2. VARIANTES EN TERME DE CIRCULATION	15	B.5. CONTEXTE HUMAIN ET ECONOMIQUE.	126
B. ÉTAT ACTUEL	17	B.5.1. DEMOGRAPHIE	126
B.1. MILIEU PHYSIQUE	18	B.5.2. LOGEMENT	128
B.1.1. TOPOGRAPHIE	18	B.5.3. ACTIVITES ECONOMIQUES	131
B.1.2. CLIMATOLOGIE	18	B.5.4. ÉQUIPEMENTS PUBLICS ENVIRONNANTS	134
B.1.3. GEOLOGIE	21	B.6. CADRE DE VIE	137
B.1.4. PEDOLOGIE	24	B.6.1. QUALITE DE L'AIR	137
B.1.5. EAUX SOUTERRAINES	24	B.6.2. ENVIRONNEMENT SONORE	148
B.1.6. EAUX SUPERFICIELLES	26	C. COMPATIBILITÉ ET COHÉRENCE DU PROJET	150
B.1.7. ZONES HUMIDES	33	C.1. COHERENCE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISMES ET DE PLANIFICATION	151
B.2. CONTEXTE NATUREL	43	C.1.1. COMPATIBILITE AVEC LE SDRIF	151
B.2.1. CONTEXTE ECOLOGIQUE REGLEMENTAIRE	43	C.1.2. PLH COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION VAL MAUBUEE	151
B.2.2. CONTINUITES ECOLOGIQUES	49	C.1.3. . COMPATIBILITE AVEC LE PLU DE CHAMPS SUR MARNE	152
B.2.3. LA FLORE	56	C.1.4. COMPATIBILITE AVEC LE PDUIF	152
B.2.4. HABITATS NATURELS	61	C.1.5. LOI SUR LE GRAND PARIS – CDT TERRITOIRE DE LA TRANSITION ENERGETIQUE	153
B.2.5. LA FAUNE	67	C.1.6. COMPATIBILITE AVEC LE SCOT DU VAL MAUBUEE	154
		C.2. COMPATIBILITE AVEC LE SRCE	157
		C.3. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'ORIENTATION SUR L'EAU	158

C.3.1. SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) DU BASSIN DE LA SEINE ET DES COURS D'EAU COTIERS NORMANDS	158	D.8. INCIDENCES SUR LE CADRE DE VIE	209
C.3.2. SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX	159	D.8.1. PAYSAGE	209
C.4. SCHEMA DEPARTEMENTAL DES CARRIERES DE SEINE ET MARNE	160	D.8.2. PATRIMOINE ET ARCHEOLOGIE	210
C.5. SCHEMA DEPARTEMENTAL D'ACCUEIL ET D'HABITAT DES GENS DU VOYAGE	160	D.8.3. QUALITE DE L'AIR	210
<u>D. IMPACTS ET MESURES</u>	<u>161</u>	D.8.4. AMBIANCE SONORE	215
D.1. EVOLUTION DU SITE EN L'ABSENCE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET	162	D.8.1. ENERGIE	218
D.2. INCIDENCES ET MESURES SUR LE MILIEU PHYSIQUE	162	D.9. ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS	221
D.2.1. LES MOUVEMENTS DE SOLS	162	<u>E. PRÉSENTATION GENERALE DE LA METHODOLOGIE ET DE L'EQUIPE</u>	<u>222</u>
D.2.2. LE CLIMAT ET ENERGIE	162	E.1. METHODOLOGIES SPECIFIQUES	223
D.2.3. RISQUES NATURELS	163	E.1.1. INVENTAIRES AVIFAUNISTIQUES	223
D.3. INCIDENCES ET MESURES SUR LES MILIEUX AQUATIQUES ET HUMIDES	163	E.1.2. INVENTAIRES HERPETOLOGIQUES	223
D.3.1. INCIDENCES ET MESURES SUR LE REGIME DES EAUX	163	E.1.3. INVENTAIRES ENTOMOLOGIQUE	224
D.4. INCIDENCES SUR LES MILIEUX NATURELS	166	E.1.4. INVENTAIRES MAMMALOGIQUES	224
D.4.1. INCIDENCE NATURA 2000	166	E.1.5. INVENTAIRES FLORISTIQUES	225
D.4.2. EFFETS SUR LA FLORE ET LES FORMATIONS VEGETALES	166	E.1.6. SYNTHESE DES METHODES ET DATES DE PROSPECTION	225
D.4.3. EFFETS SUR LA FAUNE	166	E.2. STATUT PATRIMONIAL ET REGLEMENTAIRE DES HABITATS NATURELS ET DES ESPECES	229
D.4.4. SYNTHESE DES IMPACTS SUR LA FAUNE, LA FLORE ET LES FORMATIONS VEGETALES	168	E.2.1. PROTECTION DES ESPECES	229
D.4.5. EFFETS SUR LES CONTINUITES ECOLOGIQUES	168	E.2.2. STATUT PATRIMONIALE D'UNE ESPECE	229
D.5. MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET D'ACCOMPAGNEMENT	169	E.2.3. DETERMINATION DES ENJEUX ECOLOGIQUES	230
D.5.1. LES MESURES D'EVITEMENT	170	<u>F. BIBLIOGRAPHIE</u>	<u>231</u>
D.5.2. MESURES DE REDUCTION	171	<u>G. ANNEXES</u>	<u>233</u>
D.5.3. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	188	G.1. ANNEXE 1 : ETUDE AGRO-PEDOLOGIQUE – SOL PAYSAGE 2011	234
D.5.4. SYNTHESE DES IMPACTS SUR LA FAUNE, LA FLORE ET LES FORMATIONS VEGETALES ET DES MESURES ASSOCIEES	192	G.2. ANNEXE 2 : ETUDE ZONE HUMIDE – CONFLUENCES 2016/2017	234
D.6. INCIDENCES SUR LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE	196	G.3. ANNEXE 3 : LISTE FAUNE-FLORE – CONFLUENCES 2016	234
D.6.1. ECONOMIE	196	G.4. ANNEXE 4 : ETUDE DE TRAFIC – CDVIA 2015-2016	234
D.6.2. EMPLOIS	196	G.5. ANNEXE 5 : QUALITE DE L'AIR – RINCENT AIR 2016	234
D.6.3. LOGEMENT	196	G.6. ANNEXE 6 : ACOUSTIQUE – ACOUSTIBEL 2016	234
D.6.4. EQUIPEMENTS	197	G.7. ANNEXE7 : ENERGIE RENOUVELABLE – AXENNE 2016	234
D.7. INCIDENCES SUR LE TRAFIC	197	G.8. ANNEXE 8 : COURRIER ARCHEOLOGIE – DRAC 2016	234
D.7.1. TRAFICS PREVISIBLES APRES AMENAGEMENT DU QUARTIER ET DES VOIRIES	197		
D.7.2. CIRCULATIONS EN PHASE CHANTIER	203		

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DE CHAMPS-SUR-MARNE AU SEIN DE "MARNE-LA-VALLEE"	2	FIGURE 29 : RESEAU HYDROGRAPHIQUE DU SECTEUR D'ETUDE AU DEBUT DU XXEME SIECLE (SOURCE GEOPORTAIL)	26
FIGURE 2 : PERIMETRE DE LA ZAC DES HAUTS-DE- NESLES.....	4	FIGURE 30 : CADRE HYDROGRAPHIQUE GENERAL : BASSINS VERSANTS PRINCIPAUX	27
FIGURE 3 : PLAN GUIDE DE LA ZAC «LES HAUTS-DE-NESLES»	6	FIGURE 31 : CONTEXTE HYDROGRAPHIQUE LOCAL	28
FIGURE 4 : PRINCIPES D'AMENAGEMENTS DE LA ZAC «LES HAUTS-DE-NESLES». SOURCE : EPAMARNE.....	7	FIGURE 32 : REGLES DE DECISION POUR DETERMINER UNE ZONE HUMIDE A PARTIR DU CRITERE PEDOLOGIQUE (ARRETE 01/10/2009).....	33
FIGURE 5 : FONCIER.....	8	FIGURE 33 : CLASSIFICATION DES SOLS DE ZONES HUMIDES (D'APRES LES CLASSES D'HYDROMORPHIE DU GROUPE D'ÉTUDE DES PROBLEMES DE PEDOLOGIE APPLIQUEE (GEPPA, 1981)).....	34
FIGURE 6 : LE CARREFOUR ENTRE LE BOULEVARD DU RU DE NESLES ET LA RD199 - ÉTAT EXISTANT (EN HAUT) ET ETAT PROJETE (EN BAS).....	9	FIGURE 34 : EXTRAIT DU REGLEMENT DU SAGE MARNE CONFLUENCE – VERSION ARRETE PAR LA CLE DU 18/12/2015.....	34
FIGURE 7 : LA TRANSFORMATION DE LA RD199 - ÉTAT EXISTANT (EN HAUT) ET VUE D'ARTISTE A HORIZON 2035 D'UN HYPOTHETIQUE ETAT PROJETE ALLANT AU-DELA DE LA ZAC (EN BAS).....	9	FIGURE 35 : EVOLUTION DU SITE DANS LES ANNEES 1970 A 1990 (EXTRAIT PHOTO-AERIENNES ANCIENNES, « REMONTERLETEMPS- IGN.FR »).....	36
FIGURE 8 : VOIRIE EXISTANTE	10	FIGURE 36 : CARTE SYNTHETIQUE DES TYPES DE SOL. SOURCE : SOL PAYSAGE, 2011.....	37
FIGURE 9 : VOIRIE PROJETEE – COUPE DE PRINCIPE ENTRE DEUX CARREFOURS	10	FIGURE 37 : CARTE DU ZONAGE D'ALERTE ZONE HUMIDES DE LA DRIIE ILE DE FRANCE.	38
FIGURE 10 : VUE DEPUIS L'OUVRAGE D'ART (PASSERELLE DE FRANCHISSEMENT)	10	FIGURE 38 : LOCALISATION DES POINTS DE SONDAGES PEDOLOGIQUES.....	40
FIGURE 11 : CARREFOUR ENTRE LE BOULEVARD DU RU DE NESLES ET LA RD199 (EXISTANT)	11	FIGURE 39 : VEGETATIONS CARACTERISTIQUES DE ZONES HUMIDES SUR LE SITE.	41
FIGURE 12 : CARREFOUR ENTRE LE BOULEVARD DU RU DE NESLES ET LA RD199 (PROJETE)	11	FIGURE 40 : HABITATS HUMIDES ET HYDROMORPHIE DES SOLS	42
FIGURE 13 : SCHEMA DE PRINCIPE DU POLE DE TRANSPORTS EN COMMUN DE LA GARE NOISY-CHAMPS.....	12	FIGURE 41 : ZONES NATURELLES D'INTERET ECOLOGIQUE FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE.	44
FIGURE 14 : PLANCHE D'ILLUSTRATION SOCIETE DU GRAND PARIS / GARE NOISY - CHAMPS PAR AGENCE DUTHILLEUL ET AREP.....	13	FIGURE 42 : ARRETE PREFECTORAL DE PROTECTION DE BIOTOPE.	45
FIGURE 15 : PHASAGE DE REALISATION DES EMPRISES AUTOUR DE LA GARE (ETUDE DE POLE DE NOISY-CHAMPS –COPIL).....	14	FIGURE 43 : SITES NATURA 2000.....	47
FIGURE 16: EXEMPLE DE PLAN GUIDE AVEC DES AMENAGEMENTS EN EBC- FEVRIER 2016.....	15	FIGURE 44 : ESPACES NATURELS SENSIBLES.....	48
FIGURE 17: IMPLANTATION DE BATIMENTS TRES PROCHE DE L'ETANG DU BOIS DE GRACE- MAI 2016.....	15	FIGURE 45 : EXTRAIT DE L'ATLAS DES COMPOSANTES DU SRCE D'ILE-DE-FRANCE AVEC LOCALISATION DU SITE D'ETUDE. SOURCE : SRCE ILE-DE-FRANCE.	49
FIGURE 18: VARIANTE VOIRIE PRINCIPALE AU NORD.....	15	FIGURE 46 : EXTRAIT DE L'ATLAS DES OBJECTIFS DU SRCE D'ILE-DE-FRANCE AVEC LOCALISATION DU SITE D'ETUDE. SOURCE : SRCE ILE-DE-FRANCE.	50
FIGURE 19: VARIANTE VOIRIE PRINCIPALE AU SUD DU BOIS DE GRACE	16	FIGURE 47 : EXTRAIT DE LA TRAME BOISEE DU VAL MAUBUEE. SOURCE : ECOSPHERE, 2010.....	51
FIGURE 20 : ROSE DES VENTS, STATION DE MELUN. SOURCE : METEOFRANCE.	18	FIGURE 48 : EXTRAIT DE LA TRAME HERBACEE DU VAL MAUBUEE. SOURCE : ECOSPHERE, 2010.	51
FIGURE 21 : PLUVIOMETRIE MENSUELLE MOYENNE (1993-2010) MESUREE A LA STATION DE TORCY (77). SOURCE : METEOFRANCE.	18	FIGURE 49 : EXTRAIT DE LA TRAME BLEUE DU VAL MAUBUEE. SOURCE : ECOSPHERE, 2010.....	51
FIGURE 22 : CARTE TOPOGRAPHIQUE.	19	FIGURE 50 : RESERVOIRS DE BIODIVERSITE ET CONTINUITES ECOLOGIQUES DE CHAMPS-SUR-MARNE. SOURCE : DIAGNOSTIC DU PLU ARRETE.....	52
FIGURE 23 : TEMPERATURES MOYENNES (1993-2010) MESUREES A TORCY (77). SOURCE : METEOFRANCE.....	20	FIGURE 51 : TRAME BLEUE LOCALE.	53
FIGURE 24 : DUREE D'ENSOLEILLEMENT (EN H) MOYENNE SUR 1991-2010 A MELUN-VILLAROCHE.	20	FIGURE 52 : TRAME HERBACEE LOCALE.	54
FIGURE 25 : SCHEMA STRUCTURAL DU BASSIN SEDIMENTAIRE PARISIEN.	21	FIGURE 53 : TRAME ARBOREE LOCALE.	55
FIGURE 26 : CARTE GEOLOGIQUE.....	22	FIGURE 54 : LOCALISATION DE LA FLORE INVASIVE.	58
FIGURE 27 : CARTE PEDOLOGIQUE.....	23	FIGURE 55 : LOCALISATION DE LA FLORE PATRIMONIALE.	60
FIGURE 28 : SUCCESSION DES FORMATIONS GEOLOGIQUES ET DES PRINCIPAUX AQUIFERES D'ILE-DE-FRANCE. SOURCE : BRGM. ...	25		

FIGURE 56 : FORMATIONS VEGETALES.	64	FIGURE 88 : RESEAU VIAIRE NORD	114
FIGURE 57 : ENJEUX DES FORMATIONS VEGETALES.....	66	FIGURE 89 : RESEAU VIAIRE SUD	115
FIGURE 58 : LOCALISATION DES OISEAUX REMARQUABLES.....	70	FIGURE 90 : LOCALISATION DES PARCS DE STATIONNEMENTS OUVERTS AU PUBLIC. SOURCE : PLU CHAMPS-SUR-MARNE – DIAGNOSTIC.	116
FIGURE 59 : LOCALISATION DES MAMMIFERES REMARQUABLES.	73	FIGURE 91 : STATION D'ECOMOBILITE TYPE.	116
FIGURE 60 : TERRITOIRE UTILISE PAR LES CHIROPTERES	74	FIGURE 92 : PHASAGE DE DEPLOIEMENT DES STATIONS D'ECOMOBILITE.	117
FIGURE 61 : LOCALISATION DES AMPHIBIENS REMARQUABLES.....	76	FIGURE 93 : LES LIAISONS DOUCES.	118
FIGURE 62 : DEMI-DEUIL (A GAUCHE) ET LIBELLULE FAUVE (A DROITE) (PHOTOS PRISES HORS SITE - CONFLUENCES)	77	FIGURE 94 : PLAN DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DE CHAMPS-SUR-MARNE. SOURCE : COMMUNE DE CHAMPS-SUR- MARNE.	119
FIGURE 63 : LOCALISATION DES INSECTES REMARQUABLES.	79	FIGURE 95 : SCHEMA D'ENSEMBLE DU RESEAU A L'HORIZON « CIBLE ». SOURCE : SGP.....	120
FIGURE 64 : MODE D'OCCUPATION DU SOL EN 2012. SOURCE : IAURIF.....	81	FIGURE 96 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER (T.M.J.) ET TRAFIC MOYEN DES JOURS OUVRES PAR SENS DE CIRCULATIONS (T.M.J.O.). SOURCE : CDVIA.	121
FIGURE 65 : CARTE DE CASSINI XVI ^{EME} SIECLE. SOURCE : IAURIF.....	81	FIGURE 97 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER (T.M.J.) ET TRAFIC MOYEN DES JOURS OUVRES D (T.M.J.O.) DEUX SENS CONFONDUS. SOURCE : CDVIA.	122
FIGURE 66 : CARTE DE L'ETAT-MAJOR XIX ^{EME} SIECLE. SOURCE : IAURIF.	81	FIGURE 98 : SYNTHESE DES TRAFICS JOURNALIERS DEUX SENS CONFONDUS.	123
FIGURE 67 : EXTRAIT DE LA CARTE DE L'ATLAS DES PAYSAGES DE SEINE-ET-MARNE. SOURCE : CG77.....	84	FIGURE 99 : TRAFIC AUX HEURES DE PONTE. SOURCE : CDVIA.	124
FIGURE 68 : EVOLUTION DU PAYSAGE DU VAL MAUBUEE.....	85	FIGURE 100 : PRINCIPALES DIFFICULTES DE CIRCULATION. SOURCE : CDVIA.	125
FIGURE 69 : LES GRANDES AMBIANCES PAYSAGERES DU VAL MAUBUEE.	86	FIGURE 101 : EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DES COMMUNES DU VAL MAUBUEE ET DE LA COMMUNE DE NOISY-LE-GRAND, ENTRE 1968 ET 2012. SOURCE : INSEE.	126
FIGURE 70 : VUE DEPUIS L'A4. SOURCE : GOOGLESTREETVIEW.	87	FIGURE 102 : CONTRIBUTION EN POURCENTAGE DE LA DEMOGRAPHIE DES COMMUNES A LA POPULATION DU VAL MAUBUEE ET DE L'AGGLOMERATION PARIS-VALLEE DE LA MARNE.....	126
FIGURE 71 : VUE DEPUIS UNE ROUTE DEPARTEMENTALE. SOURCE : SCOT VAL MAUBUEE.	87	FIGURE 103 : EVOLUTION DES INDICATEURS DEMOGRAPHIQUE DE CHAMPS-SUR-MARNE ENTRE 1968 ET 2012. SOURCE: INSEE.	127
FIGURE 72 : LES ENTREES D'AGGLOMERATION. SOURCE : SCOT DU VAL MAUBUEE ARRETE.	87	FIGURE 104 : EVOLUTION DE LA TAILLE DES MENAGES DE CHAMPS-SUR-MARNE, VAL MAUBUEE ET DE MARNE-LA-VALLEE NOMBRE MOYEN D'OCCUPANTS PAR RESIDENCE PRINCIPALE, ENTRE 1968 ET 2012. SOURCE : INSEE.	127
FIGURE 73 : CARTE DES PAYSAGES URBAINS. SOURCE : PLU CHAMPS-SUR-MARNE ARRETE – DIAGNOSTIC.	88	FIGURE 105 : MENAGES SELON LEUR COMPOSITION EN 2012. SOURCE : INSEE.....	127
FIGURE 74 : SITES CLASSES ET INSCRITS.	92	FIGURE 106 : EVOLUTION DE LA STRUCTURE EN AGE DE LA POPULATION DE CHAMPS-SUR-MARNE (EN %) ENTRE 1982 ET 2012. SOURCE: INSEE.....	128
FIGURE 75 : LOCALISATION DES MONUMENTS HISTORIQUES.	94	FIGURE 107 : STRUCTURE EN AGE DES POPULATIONS DE CHAMPS-SUR-MARNE, VAL MAUBUEE ET MARNE LA VALLEE EN 2012. SOURCE : INSEE RP2012.....	128
FIGURE 76 : PLAN DE ZONAGE DU PLAN LOCAL D'URBANISME.	96	FIGURE 108 : EVOLUTION DU PARC DE LOGEMENT ENTRE 1975 ET 2012. SOURCE : INSEE.....	128
FIGURE 77 : CARTE DES SERVITUDES.	100	FIGURE 109 : PROPORTION DES TYPOLOGIES DES HABITATS EN 2012. SOURCE : INSEE RP2012.	130
FIGURE 78 : DESSERTTE DE LA COMMUNE PAR LA FIBRE OPTIQUE (NUMERICABLE A GAUCHE ; ORANGE A DROITE).....	101	FIGURE 110 : TAUX D'EMPLOI EN POURCENTAGE EN 2012. SOURCE : INSEE RP2012	132
FIGURE 79 : RESEAU GAZ.	102	FIGURE 111 : EVOLUTION DU TAUX DE CHOMAGE ENTRE 2007 ET 2012. SOURCE : INSEE RP2007 ET RP2012.....	132
FIGURE 80 : PLAN DU RESEAU D'EAU POTABLE.	104		
FIGURE 81 : PLAN DU RESEAU D'ASSAINISSEMENT NORD	105		
FIGURE 82 : PLAN DU RESEAU D'ASSAINISSEMENT SUD	106		
FIGURE 83 : ZONES INONDABLES ET RISQUES D'INONDATION DU TRI METROPOLE FRANCILIENNE. SOURCE : DRIEE.....	108		
FIGURE 84 : SCHEMA DE PRINCIPE DU RETRAIT-GONFLEMENT DES TERRAINS ARGILEUX .SOURCE : BRGM.	108		
FIGURE 85 : CARTE DES ALEAS DE RETRAIT/GONFLEMENT DES SOLS ARGILEUX.	109		
FIGURE 86 : LOCALISATION DES ICPE.	111		
FIGURE 87 : LOCALISATION DES SITES BASIAS.	112		

FIGURE 112 : EMPLOIS PAR CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE EN 2012. SOURCE : INSEE RP2012	132	FIGURE 139 : ABRI A REPTILES (HTTP://WWW.BIODIVERSITEETBATI.FR).....	181
FIGURE 113 : LIEUX DE TRAVAIL DES ACTIFS. SOURCE : INSEE RP2012.	133	FIGURE 140 ARBRE MORT AU SOL ET TAS DE BRANCHES (©CONFLUENCES)	181
FIGURE 114 : CARTE DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL POUR LES COMMUNES DE CHAMPS-SUR-MARNE ET DE NOISY-LE-GRAND.	133	FIGURE 141 : EXEMPLES DE NICOIR A POSITIONNER SUR LES BATIMENTS (NICOIR A MOINEAU, A HIRONDELLE ET A MARTINET) (LPO)	182
FIGURE 115 : LOCALISATION DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES.	135	FIGURE 142 : EXEMPLE DE NICOIRS BOIS ET BETON ET DE TOUR A HIRONDELLES A POSITIONNER SUR LES ESPACES VERTS ET PRAIRIES.	183
FIGURE 116 : EMISSIONS DANS L’AIR POUR LE DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE (77).	138	FIGURE 143 : AIRES DE DETENTE ET CHEMINEMENTS AU SEIN D’UNE PRAIRIE	183
FIGURE 117 : LOCALISATION DES SITES SENSIBLES. SOURCE : RICENTAIR.	139	FIGURE 144 : PRINCIPES D’ECLAIRAGE PLUS OU MOINS FAVORABLE A LA FAUNE.	185
FIGURE 118 : CONCENTRATIONS MOYENNES ANNUELLES EN NO ₂ EN ÎLE-DE-FRANCE EN 2015, FOND ET PROXIMITE DU TRAFIC ROUTIER, ZOOM SUR LA SEINE-ET-MARNE. SOURCE : AIRPARIF.	140	FIGURE 145 : MESURE DE REDUCTION MR7-LIMITATION DE LA POLLUTION LUMINEUSE.....	187
FIGURE 119 : CONCENTRATIONS MOYENNES ANNUELLES EN PM ₁₀ EN ÎLE-DE-FRANCE EN 2015, FOND ET PROXIMITE DU TRAFIC ROUTIER, ZOOM SUR LA SEINE-ET-MARNE. SOURCE : AIRPARIF.....	140	FIGURE 146 : TOITURE VEGETALISEE OU LE VANNEAU HUPPE SE REPRODUIT (SUISSE).....	188
FIGURE 120 : SITUATION DE L’ÎLE-DE-FRANCE AU REGARD DE LA VALEUR CIBLE EN OZONE – PERIODE 2013-2015. SOURCE : AIRPARIF.	141	FIGURE 147 : OBJECTIF A GAUCHE ET CONTRE-EXEMPLE A DROITE DE TOITURE VEGETALISEE.....	188
FIGURE 121 : CONCENTRATIONS MOYENNES ANNUELLES DE BENZENE EN ÎLE-DE-FRANCE, ZOOM SUR LA SEINE-ET-MARNE, EN 2015. SOURCE : AIRPARIF.....	141	FIGURE 148 : CIRCULATION DE L’EAU ET DES NUTRIMENTS DANS UN SUBSTRAT INDUSTRIEL (A GAUCHE) ET NATUREL (A DROITE) (©NATURSCHUTZ AUF DACHBEGRÜNUNGEN IN VERBINDUNG MIT SOLARANLAGEN).....	189
FIGURE 122 : LOCALISATION DE LA STATION DE REFERENCE. SOURCE : RICENTAIR.	142	FIGURE 149 : INFLUENCE DE L’EPAISSEUR DU SUBSTRAT SUR LA VEGETATION.	189
FIGURE 123 : PROFIL ANNUEL DES CONCENTRATIONS - STATION DE LOGNES. SOURCE : RINCENTAIR.....	143	FIGURE 150 : SCHEMA DE PRINCIPE DE L’INSTALLATION D’UNE TOITURE VEGETALISEE EN SYSTEME « MONOCOUCHE » (A PRIVILEGIER) (©TOITURES VEGETALISEES-GUIDE DE RECOMMANDATIONS-LAUSANNE)	190
FIGURE 124 : PROFIL JOURNALIER DES CONCENTRATIONS - STATION DE LOGNES. SOURCE : RINCENTAIR.	143	FIGURE 151 : SCHEMA DE PRINCIPE D’UN DISPOSITIF DRAINANT DANS LE CAS D’UN SYSTEME « BICOUCHE » (A EVITER) (©TOITURES VEGETALISEES-GUIDE DE RECOMMANDATIONS-LAUSANNE).....	190
FIGURE 125 : LOCALISATION DES POINTS DE MESURE. SOURCE : RINCENTAIR.....	144	FIGURE 152 : EXEMPLE HOTEL A INSECTES (© CONFLUENCES)	191
FIGURE 126 : CARTOGRAPHIE DES RESULTATS. SOURCE : RINCENTAIR.	146	FIGURE 153: PRODUCTION DE LOGEMENTS - VILE DE CHAMPS SUR MARNE	197
FIGURE 127 : COMPARAISON DES RESULTATS EN NO ₂ A LA REGLEMENTATION. SOURCE : RINCENTAIR.....	147	FIGURE 154: LOCALISATION DES GROUPES SCOLAIRES EXISTANTS AUTOUR DE LA ZAC ET LEURS EFFECTIFS.....	197
FIGURE 128 : COMPARAISON DES RESULTATS EN BENZENE A LA REGLEMENTATION. SOURCE : RINCENTAIR.....	147	FIGURE 155 : EVOLUTION DU RESEAU A TERME.....	198
FIGURE 129: POSITIONNEMENT DES POINTS DE MESURES. SOURCE : ACOUSTIBEL - BING – MICROSOFT.....	148	FIGURE 156 : SIMULATION DE TRAFIC A TERME – HEURE DE POINTE DU MATIN.....	199
FIGURE 130 : POSITIONNEMENT DE LA DECREMENTATION SONORE. SOURCE : ACOUSTIBEL - BING - MICROSOFT	148	FIGURE 157 : SIMULATION DE TRAFIC A TERME – HEURE DE POINTE DU SOIR	199
FIGURE 131 : EXTRAIT DU SDRIF AVEC LOCALISATION DU PROJET DE LA ZAC «LES HAUTS-DE-NESLES».....	151	FIGURE 158 : CARREFOURS ETUDIES EN PHASE CHANTIER – FERMETURE RD 199	207
FIGURE 132 : LES CENTRALITES A TERME. SOURCE : SCOT DU VAL MAUBUEE.	155	FIGURE 159 : TRAFIC ACTUEL – HEURE DE POINTE DU MATIN	207
FIGURE 133 : CARTE DES CONNEXIONS URBAINES. SOURCE : SCOT DU VAL MAUBUEE.	155	FIGURE 160 : TRAFIC PREVISIONNEL (2018-2019) – HEURE DE POINTE DU MATIN	207
FIGURE 134 : CARTE DES PROTECTIONS.....	156	FIGURE 161 : PLAN MASSE DES JARDINS FAMILIAUX.....	209
FIGURE 135 : EXTRAIT DE LA CARTE DES OBJECTIFS DE PRESERVATION ET RESTAURATION DE LA TRAME VERTE ET BLEUE A L’ECHELLE DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE. SOURCE : SRCE.	158	FIGURE 162 : VARIATION DU TRAFIC EN TMJA EN 2030 ENTRE LA SITUATION AVEC PROJET ET SANS PROJET.....	210
FIGURE 136 : DEPLACEMENT DES CHIROPTERES AVANT LE REMBLAI DE LA RD199	180	FIGURE 163 : BANDE D’ETUDE	211
FIGURE 137 : DEPLACEMENT POSSIBLE DES CHIROPTERES APRES LE REMBLAI.....	180	FIGURE 164 : BILAN DES EMISSIONS DE POLLUANTS ET DE CONSOMMATION ENERGETIQUE	211
FIGURE 138 : TYPE DE PIERRIER ENVISAGE.....	181	FIGURE 165 : CARTOGRAPHIE DES NOX (KG/KM/J) POUR LA SITUATION FUTURE (2030) SANS PROJET.....	212
		FIGURE 166 : CARTOGRAPHIE DES NOX (KG/KM/J) POUR LA SITUATION FUTURE (2030) SANS PROJET.....	212

FIGURE 167 : CONCENTRATIONS MOYENNES ANNUELLES POUR LE NO ₂ -SITUATION FUTURE (2030) SANS PROJET	213
FIGURE 168 : CONCENTRATIONS MOYENNES ANNUELLES POUR LE NO ₂ -SITUATION FUTURE (2030) SANS PROJET	214
FIGURE 169 : CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE POUR LE CHAUFFAGE DE TOUS LES BATIMENTS ET L'EAU CHAUDE SANITAIRE DES LOGEMENTS.....	218
FIGURE 170: DENSITE DE CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE POUR LE CHAUFFAGE ET L'EAU CHAUDE SANITAIRES DES BATIMENTS PAR QUARTIER	219
FIGURE 171 : LOCALISATION DES POINTS IPA ET DES TRANSECTS POUR L'INVENTAIRE DES OISEAUX.....	226
FIGURE 172 : LOCALISATION DES POINTS D'ÉCOUTE ET TRANSECTS POUR L'INVENTAIRE DES CHIROPTERES.....	227

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : PLUVIOSITE ENREGISTREE A LA STATION DE FERRIERES.....	20
TABLEAU 2 : PRECIPITATIONS DE COURTES DUREES POUR DIFFERENTES PERIODE DE RETOUR-STATION, METEO DE MELUN - VILLAROCHE	20
TABLEAU 3 : FORAGES ET SOURCES SITUES A PROXIMITE DE LA ZONE D'ETUDE. SOURCE: BRGM.....	26
TABLEAU 4 : CARACTERISTIQUES DES BASSINS D'EAUX PLUVIALES DU BASSIN VERSANT DU RU DE NESLES	29
TABLEAU 5 : CARACTERISTIQUES DES BASSINS D'EAUX PLUVIALES DU BASSIN VERSANT DU RU DU MERDEREAU EN AVAL DE L'AUTOROUTE A4.....	29
TABLEAU 6 : DEBIT DE FUITE ET CAPACITE DE STOCKAGE DES BASSINS D'EAUX PLUVIALES DU RU DE NESLES	30
TABLEAU 7 : DEBIT DE FUITE ET CAPACITE DE STOCKAGE DES BASSINS D'EAUX PLUVIALES DU RU DU MERDEREAU	31
TABLEAU 8 : QUALITE PHYSICO-CHIMIQUE ET ECOLOGIQUE DES BASSINS DU RU DE NESLES	31
TABLEAU 9 : NOMBRE D'ESPECES INVENTORIEES EN FONCTION DE LEURS DIFFERENTS STATUTS.....	56
TABLEAU 10 : TABLEAU DE SYNTHESE DES ENJEUX ECOLOGIQUES LIES A LA FLORE.....	59
TABLEAU 11 : TABLEAU DE SYNTHESE DES ENJEUX ECOLOGIQUES GLOBAUX LIES AUX FORMATIONS VEGETALES	65
TABLEAU 12 : STATUT DE REPRODUCTION DE L'AVIFAUNE OBSERVEE.....	67
TABLEAU 13 : BIOEVALUATION DES OISEAUX	68
TABLEAU 14 : BIOEVALUATION DES OISEAUX (DONNEES BIBLIOGRAPHIQUES)	69
TABLEAU 15 : OISEAUX PROTEGES PRESENTS SUR LE SITE	71
TABLEAU 16 : BIOEVALUATION DES MAMMIFERES (CHIROPTERES).....	71
TABLEAU 17 : MAMMIFERES PROTEGES PRESENTS SUR LE SITE.....	72
TABLEAU 18 : BIOEVALUATION DES REPTILES ET DES AMPHIBIENS.....	75
TABLEAU 19 : CONTRAINTES REGLEMENTAIRES LIEES AUX AMPHIBIENS	75
TABLEAU 20: BIO-EVALUATION DES INSECTES.....	78

TABLEAU 21 : SYNTHESE DES ENJEUX FAUNISTIQUES	80
TABLEAU 22 : CARACTERISATION ET LOCALISATION DES ANTENNES DE TELEPHONIE DE CHAMPS-SUR-MARNE.....	101
TABLEAU 23 : LISTE DES ICPE DE CHAMPS-SUR-MARNE ET NOISY-LE-GRAND.....	110
<TABLEAU 24 : SITES INDUSTRIELS A MOINS DE 1KM DU PROJET, LISTES DANS LA BASE DE DONNEES BASIAS.	110
TABLEAU 25 : INDICATEURS DEMOGRAPHIQUES. SOURCE : INSEE RP2007 ET RP2012.	126
TABLEAU 26 : DESCRIPTION DU PARC DE LOGEMENT EN 2012. SOURCE : INSEE.	129
TABLEAU 27 : PROPORTION DES LOGEMENTS SELON LA DATE D'ACHEVEMENT DES COMMUNES DES VAL D'EUROPE.....	129
TABLEAU 28 : STATUT D'OCCUPATION DES RESIDENCES PRINCIPALES. SOURCE : INSEE RP2012.....	129
TABLEAU 29 : NOMBRE DE LOGEMENTS SELON LE TYPE, ENTRE 2007 ET 2012 SUR LA COMMUNE DE CHAMPS-SUR-MARNE. SOURCE : INSEE RP2007 ET RP2012	130
TABLEAU 30 : RESIDENCES PRINCIPALES SELON LE NOMBRE DE PIECES. SOURCE : INSEE : RP2007 ET RP2012.....	130
TABLEAU 31 : TAUX D'ACTIVITE PARMIS LES 15 ANS OU PLUS. SOURCE : INSEE RP2007 ET RP2012.	131
TABLEAU 32 : DESCRIPTION DES SITES SENSIBLES. SOURCE : RINCENTAIR.	139
TABLEAU 33 : MOYENNES ANNUELLES DES CONCENTRATIONS DE NO ₂ , O ₃ ET PM ₁₀ - STATION DE LOGNES. SOURCE : AIRPARIF.	142
TABLEAU 34 : DESCRIPTION DES POINTS DE MESURE. SOURCE : RINCENTAIR.	144
TABLEAU 35 : PARAMETRES DE VALIDITE DE LA CAMPAGNE DE MESURE. SOURCE : RINCENTAIR.....	144
TABLEAU 36 : RESULTATS DES MESURES NO ₂ ET BENZENE. SOURCE : RINCENTAIR.....	145
TABLEAU 37 : NIVEAUX SONORES RELEVES AUX POINTS DE MESURES FIXES. SOURCE : ACOUSTIBEL.	149
TABLEAU 38 : NIVEAUX SONORES RECALES ET EXTRAPOLÉS. SOURCE : ACOUSTIBEL.	149
TABLEAU 39 : DECROISSANCE SONORE PAR DOUBLEMENT DE LA DISTANCE. SOURCE : ACOUSTIBEL.....	149
TABLEAU 40 : COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE CDT TERRITOIRE DE LA TRANSITION ENERGETIQUE.	153
TABLEAU 41 : COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE SDAGE.	159
TABLEAU 42 : SYNTHESE DE LA NATURE DES IMPACTS PRESENTIS SUR LE SITE	168
TABLEAU 43 : SYNTHESE DES MESURES DE D'ÉVITEMENT, DE REDUCTION ET D'ACCOMPAGNEMENT	169
TABLEAU 44 : LUTTE CONTRE LES ESPECES INVASIVES.	184
TABLEAU 45 : CRITERES PERMETTANT DE DEFINIR LA LARGEUR MINIMALE DE LA BANDE D'ÉTUDE	210
TABLEAU 46 : RECAPITULATIF DES CONSOMMATIONS FINALES POUR UN RESEAU DE CHALEUR DONT LE CONTENU CO ₂ DU KWH EST INFÉRIEUR A 50 GRAMMES PAR TYPE DE BATIMENT	218
TABLEAU 47 : TEXTES DE PROTECTIONS RELATIFS A LA FAUNE ET A LA FLORE	229

A. PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT

A.1. INTRODUCTION

Cette étude est réalisée conformément à l'ordonnance n°2016-1058 du 03 août 2016 fixant le contenu de l'évaluation environnementale et au décret n° 2017-626 du 25 avril 2017. Le dossier présente l'ensemble des chapitres mentionnés dans ce texte.

« 2° le contenu de l'étude d'impact qui comprend au minimum :

« a) une description du projet comportant des informations relatives à la localisation, à la conception, aux dimensions et aux autres caractéristiques pertinentes du projet ;

« b) une description des incidences notables probables du projet sur l'environnement ;

« c) une description des caractéristiques du projet et des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les incidences négatives notables probables sur l'environnement ;

« d) une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectuée, eu égard aux incidences du projet sur l'environnement ;

« e) un résumé non technique des informations mentionnées aux points a à d ;

« f) toute information supplémentaire, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et des éléments de l'environnement sur lesquels une incidence pourrait se produire. »

L'évaluation environnementale vaudra au titre de la création de la ZAC conformément à l'article R 311-2 du code de l'urbanisme.

Cette évaluation servira au tant que de besoin pour les autres procédures telles que celles prévues au titre de la réglementation régissant l'autorisation environnementale laquelle pourra la compléter si nécessaire, au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique en cas de recours à la DUP.

A.2. PRÉSENTATION DU CONTEXTE

A.2.1. PRÉSENTATION DU SECTEUR D'ETUDE

Le secteur d'étude se situe à une vingtaine de kilomètres à l'Est de Paris, en partie Ouest de l'aire de développement du territoire de Marne-la-Vallée au sein de la commune de Champs-sur-Marne.

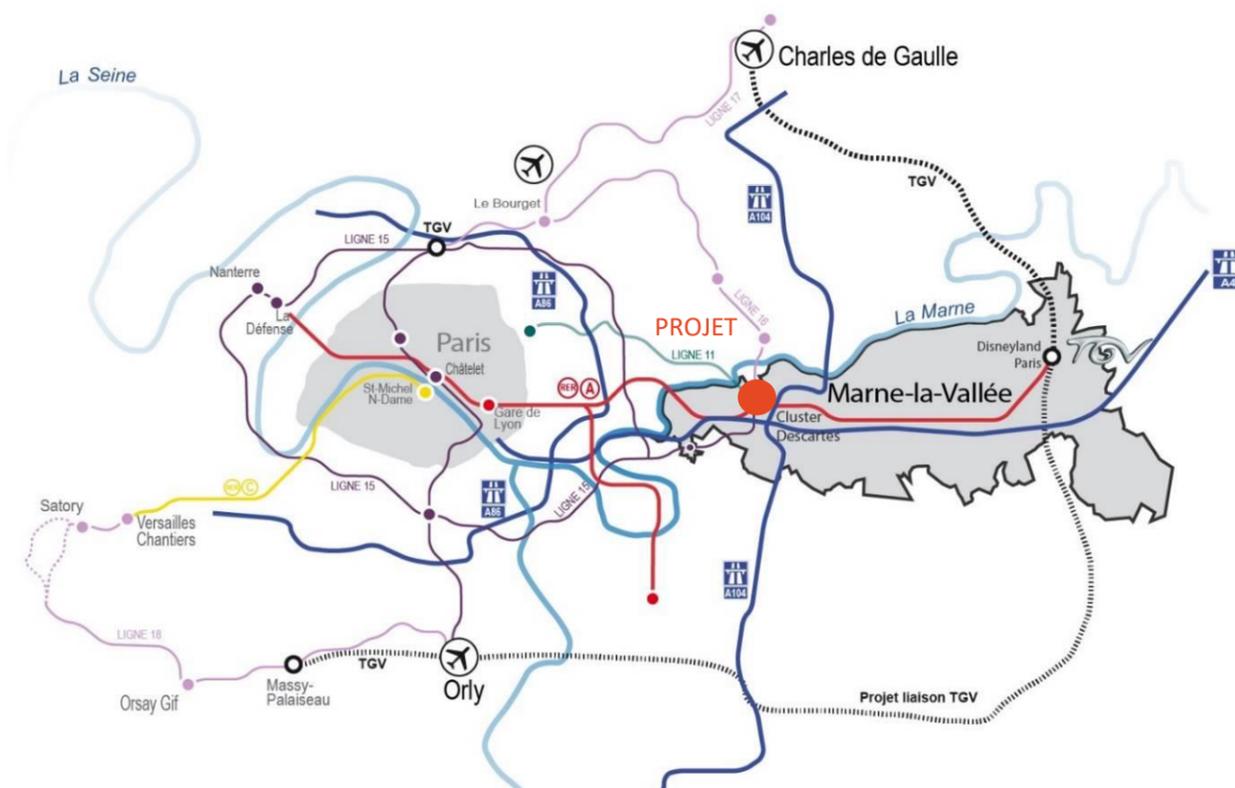


Figure 1 : Localisation de Champs-sur-Marne au sein de "Marne-la-Vallée".

A.2.1.1. Marne-la-Vallée

La commune de Champs-sur-Marne s'inscrit dans la politique d'aménagement de l'espace régional via le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF). Elle appartient au secteur II de Marne-la-Vallée, «le Val Maubuée», créé par le décret ministériel du 11 août 1972. A ce titre, elle est associée au pôle de développement de l'Est parisien.

Créée il y a une quarantaine d'années, Marne-la-Vallée couvre 15 214 hectares répartis sur 26 communes, dont la commune de Champs-sur-Marne, et trois départements (Seine-et-Marne, Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis).

L'urbanisation de Marne-la-Vallée s'est effectuée sur un linéaire d'Ouest en Est le long de l'autoroute A4 et de l'axe du RER A, depuis Paris jusqu'à la grande couronne qui accueille aujourd'hui le parc d'attraction Disneyland.

Ce territoire se situe au cœur d'un réseau de transport en commun avec d'une part, la présence de l'autoroute A4, mais également de la ligne de RER A, d'une ligne TGV et deux futures gares d'interconnexion au réseau du Grand Paris Express.

Le territoire de Marne-la-Vallée comprend 4 Opérations d'Intérêt National, à savoir :

- Le Val Maubuée (Décret du 11 août 1972 portant création de l'agglomération nouvelle de Marne-la-Vallée - Val-Maubuée.)
- Bussy Saint-Georges (décret du 4 avril 1985 portant création d'une agglomération nouvelle dans le secteur 3 de Marne-la-Vallée)
- Le Val d'Europe (décret 87-192 du 24 mars 1987 portant création d'une agglomération nouvelle dans le secteur 4 de Marne-la-Vallée)
- Les Villages nature sur Villeneuve le Comte (décret n°2011-1649 du 25 novembre 2011 inscrivant l'opération d'aménagement dite « Villages nature » sur la commune de Villeneuve-le-Comte parmi les opérations d'intérêt national mentionnées à l'article L121-4-1 du code de l'urbanisme)

Champs-sur-Marne, commune d'accueil du projet de ZAC « Les hauts-de-Nesles », appartient au Val Maubuée.

A.2.1.2. Du Val Maubuée à la Communauté d'Agglomération Paris Vallée de la Marne

Le développement de Marne-la-Vallée devait contribuer au rééquilibrage vers l'Est de la région Île-de-France, en partant des secteurs I et II, les plus proches de Paris, pour atteindre le secteur IV avec l'aménagement du Val d'Europe. Elle a ainsi façonné le Val Maubuée qui constitue le secteur II. Créée par décret du 11 août 1972, l'Agglomération Marne-la-Vallée – Val Maubuée a accompagné l'aménagement du territoire en partenariat avec l'Établissement public d'aménagement EPAMARNE (créé par décret du 17 août 1972 modifié).

Le Val Maubuée a connu une croissance spectaculaire, passant de 15 414 habitants en 1975 à 85 846 habitants en 2007 (population municipale). Le territoire aborde aujourd'hui la dernière phase du développement initialement programmé au sein de l'Opération d'Intérêt National. L'agglomération nouvelle du Val Maubuée est donc aujourd'hui dans une phase d'achèvement. Elle rencontre des problématiques de développement de la ville sur elle-même plus que d'aménagements massifs. Elle reste cependant un territoire stratégique dans le développement de la Seine-et-Marne, et de la Région Parisienne, au même titre que les autres secteurs de Marne la Vallée, et les autres villes nouvelles.

La dernière phase de développement et de transformation, le passage d'une ville nouvelle à une ville durable, voit se renforcer les efforts dans un certain nombre de directions, ce en vue de maintenir l'attractivité du territoire. Ceci se traduit notamment en terme :

- de logement, avec l'élaboration d'un Programme Local de l'Habitat visant à répondre aux nouveaux besoins,
- de développement économique et de création d'emplois,
- de gestion des déplacements, dans le cadre d'un Plan Local de Déplacements,
- de maintien d'une mixité sociale, au sein d'une dizaine de quartiers en « politique de la ville »,
- d'intégration multiculturelle,
- de préservation de l'environnement, avec un territoire dont près de la moitié de la superficie est constitué d'espaces verts, de forêts, et de plans d'eau,
- de développement de l'offre éducative,
- d'accès à la culture et aux loisirs,
- de réponse sociale aux difficultés rencontrées par une partie des Habitants

Depuis le 1er janvier 2016, la communauté d'agglomération de Marne-la-Vallée / Val Maubuée a fusionné avec les intercommunalités de Marne-et-Chantereine et de la Brie Francilienne, au sein de la **Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne**.

La CA Paris-Vallée de la Marne exerce les compétences obligatoires, optionnelles et facultatives exercées par les trois agglomérations fusionnées. Les thématiques concernées par les compétences obligatoires sont les suivantes :

- Aménagement de l'espace
- Développement économique
- Equilibre social de l'habitat

A.2.1.3. Champs-sur-Marne

La commune de Champs-sur-Marne est située à 40 km de Melun, la Préfecture, à 5 km de Torcy, la Sous-Préfecture, et à 20 km de Paris.

La commune appartient au Canton de Champs-sur-Marne et fait partie de la communauté d'agglomération de Paris-Vallée de la Marne (anciennement nommée Communauté d'agglomération du Val Maubuée).

La ville est délimitée au Nord par la Marne et au Sud par l'autoroute de l'Est A4. Les communes limitrophes sont Chelles au Nord, Noisiel à l'Est, Noisy-le-Grand à l'Ouest et Emerainville au Sud. »

La commune fait partie d'un des quatre pôles tertiaires de Marne-la-Vallée par la création en 1983, de la Cité Descartes. Premier pôle de recherche et d'enseignement supérieur de l'Est parisien, la Cité Descartes accueille aujourd'hui l'Université Paris Est Marne-la-Vallée, une quinzaine de grandes écoles, des laboratoires de recherche et un parc d'activité avec près de 230 sociétés.

La Cité Descartes est implantée à proximité de la station de RER A Noisy-Champs. Elle est en passe de devenir un pôle intermodal structurant de l'agglomération parisienne via l'implantation à horizon 2022-2025 d'une des stations du « Grand Paris Express ». La création de cette nouvelle polarité est un véritable vecteur de mutation pour les quartiers connexes, dont l'impact dépasse le périmètre de la gare elle-même.

A.2.2. CONTEXTE DU PROJET

Le projet de la ZAC «Les Hauts-de-Nesles» se situe dans la partie Ouest de la commune, dans le prolongement de la Cité Descartes, sur la limite communale avec Noisy-le-Grand. Il est situé à la jonction entre deux Z.A.C. existantes : celle « de la Haute Maison » en limite Sud et celle développée par la commune de Gournay sur Marne en limite Nord.

L'emprise du projet est traversée par la RD 199 et se situe à proximité de la station de RER Noisy-Champs.

Enfin, l'emprise du projet est accolée dans sa partie Est au bois de Grâce.

Le projet s'étend sur environ 25 hectares. Cependant les investigations de terrains et les recherches bibliographiques ont été appliquées sur un périmètre plus large soit 37 hectares. La zone d'étude prend notamment en compte une partie du Bois de Grâce et de l'étang du Bois de Grâce, sur lequel aucun aménagement n'est prévu pour le moment.

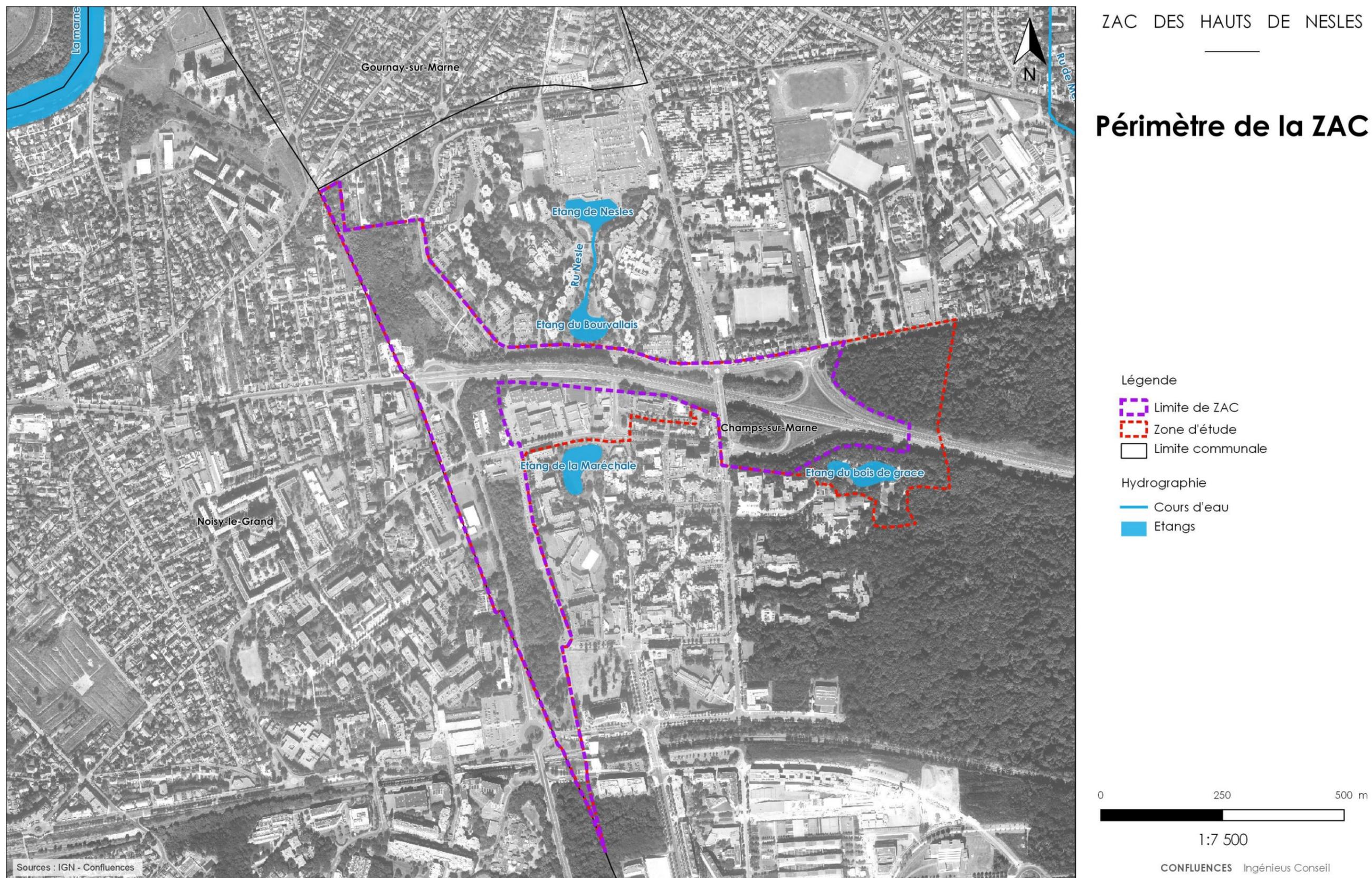


Figure 2 : Périmètre de la ZAC des Hauts-de- Nesles

A.3. LA ZAC «LES HAUTS-DE-NEsLES»

La ZAC «Les Hauts-de-Nesles» recouvre une partie du périmètre de la ZAC du ru de Nesles dont la clôture interviendra concomitamment à l'approbation du dossier de création de la ZAC «Les Hauts-de-Nesles»

A.3.1. LE PROJET URBAIN

Pôle d'excellence du Grand Paris, le cluster Descartes a pour ambition de devenir un catalyseur d'innovations et la future référence mondiale en matière de conception, de construction et de services dédiés à la ville durable. Cœur du Cluster Descartes, la Cité Descartes constitue le premier pôle de recherche et d'enseignement supérieur de l'Est parisien avec la présence de 25% de la R&D française dédiée à la ville durable.

Ce quartier, où se mêlent intensité urbaine, quartier des affaires et pôle universitaire, se caractérise aujourd'hui par son fort dynamisme. Le développement de la Cité Descartes, dont le plan guide a été proposé par les Ateliers Lion Associés, prévoit la construction de logements, de bureaux, de commerces, de services et d'équipements publics qui feront de cette nouvelle centralité un véritable lieu de vie. Ce projet urbain affiche trois ambitions fortes :

- **l'ouverture**, avec l'accueil de nouveaux usagers et le dialogue entre la ville et la nature ;
- **la bienveillance**, en construisant une ville durable, riche en services matériels et immatériels qui concourent au bien-être et au mieux-vivre de chacun ;
- **l'ingéniosité**, grâce au développement d'un savoir-faire et d'un écosystème remarquable, qui stimule l'excellence, les partenariats et l'émergence de démonstrateurs de la ville de demain.

Pour répondre à ces ambitions, de nouveaux aménagements ont vu le jour récemment. Le boulevard du bois de Grâce a été rénové en 2014 et une nouvelle voie sera prochainement créée pour desservir le siège de la CASDEN. Le pont Copernic a été inauguré en 2015, reliant le boulevard du bois de Grâce à la Cité Descartes, facilitant les échanges entre ces parties de la ville séparées par la tranchée ferroviaire de la ligne A du RER.

Ces aménagements contribuent à la qualité du cadre urbain qui permet une programmation résidentielle ambitieuse. Ils s'articulent également autour de la future gare du Grand Paris Express Noisy-Champs qui va bénéficier de la mise en service de nouvelles lignes de transport avec l'arrivée de la ligne 15 (Pont de Sèvres - Noisy Champs) en 2022, de la ligne 16 (Noisy Champs – Bourget) en 2023 et du prolongement de la ligne 11 (Mairie des Lilas – Noisy Champs) en 2030, interconnectée avec le RER A.

Le projet de la ZAC «Les Hauts-de-Nesles» s'inscrit dans cette dynamique de requalification de la Cité Descartes, en lien avec le futur nœud de modalité de transport, pour qu'elle réponde aux besoins d'aujourd'hui et soit le démonstrateur de la ville de demain.

L'aménagement de la ZAC «Les Hauts-de-Nesles» contribuera ainsi à la réussite de ce projet urbain ambitieux, partagé par les communes de Champs-sur-Marne et de Noisy-le-Grand, la Communauté d'agglomération de Paris – Vallée de la Marne et par la Société du Grand Paris. Ce nouveau quartier mêlera espaces publics et ludiques,

art, nature, transports, logements, bureaux et services, pour cohabiter harmonieusement et ainsi créer du mieux vivre ensemble.

Les objectifs du projet de la ZAC «Les Hauts-de-Nesles» sont de :

- Requalifier la RD199, d'une autoroute à un boulevard urbain
 - par l'implantation de différents modes de mobilités, notamment les transports en commun, les modes actifs – vélos et piétons ;
 - par le développement d'un projet urbain aux abords des voiries ;
 - par le renforcement des continuités paysagères ;
 - par la réaffirmation du caractère urbain de l'axe de manière à dessiner une entrée de ville lisible et qualitative pour Champs-sur-Marne.

- Aménager un quartier vivant, accueillant et agréable à vivre
 - par le développement d'un quartier mixte, accueillant toutes les fonctions de la vie urbaine, bénéficiant de l'attractivité économique et résidentielle d'une gare multimodale ;
 - par une meilleure continuité entre les tissus urbains de Champs-sur-Marne et Noisy-le-Grand en créant des cheminements, des liaisons avec les quartiers environnants, les espaces de loisirs existants et en facilitant l'accessibilité au pôle gare ;
 - par l'animation du quartier au travers des espaces publics fonctionnels et accueillants, ainsi que l'implantation d'activités, de commerce et de services ;
 - par une offre de logements diversifiée.

- Développer et valoriser les activités économiques
 - par la revalorisation de la zone économique du Ru de Nesles ;
 - par la création d'activités nouvelles en lien avec la Cité Descartes et le Cluster de la ville durable, complémentaire aux domaines de recherche existants sur le territoire.

- Réaliser un espace public qualitatif et fédérateur autour de la nouvelle gare du Grand Paris Express
 - par la requalification de l'ensemble du secteur en repensant les cheminements, l'accès à l'offre commerciale, aux services et au pôle gare ;
 - par la création d'un nouveau lieu de vie répondant aux besoins spécifiques des riverains, des personnes travaillant ou étudiant dans le quartier mais également des usagers de la future gare.

- S'appuyer sur les qualités paysagères du territoire
 - par la création de larges ouvertures visuelles en s'appuyant sur la grande richesse des espaces naturels et paysagers existants et la topographie du territoire ;
 - par la valorisation des lisières naturelles, des accès aux espaces de nature et de loisirs, des usages dans les espaces ouverts ;
 - par la création d'ambiances spécifiques en s'appuyant notamment sur la gestion de l'eau tant pour des raisons économiques qu'écologiques ;
 - par l'introduction de nature de proximité (jardins familiaux) et de qualité paysagère dans la conception du projet urbain.



Figure 3 : Plan guide de la ZAC «Les Hauts-de-Nesles»

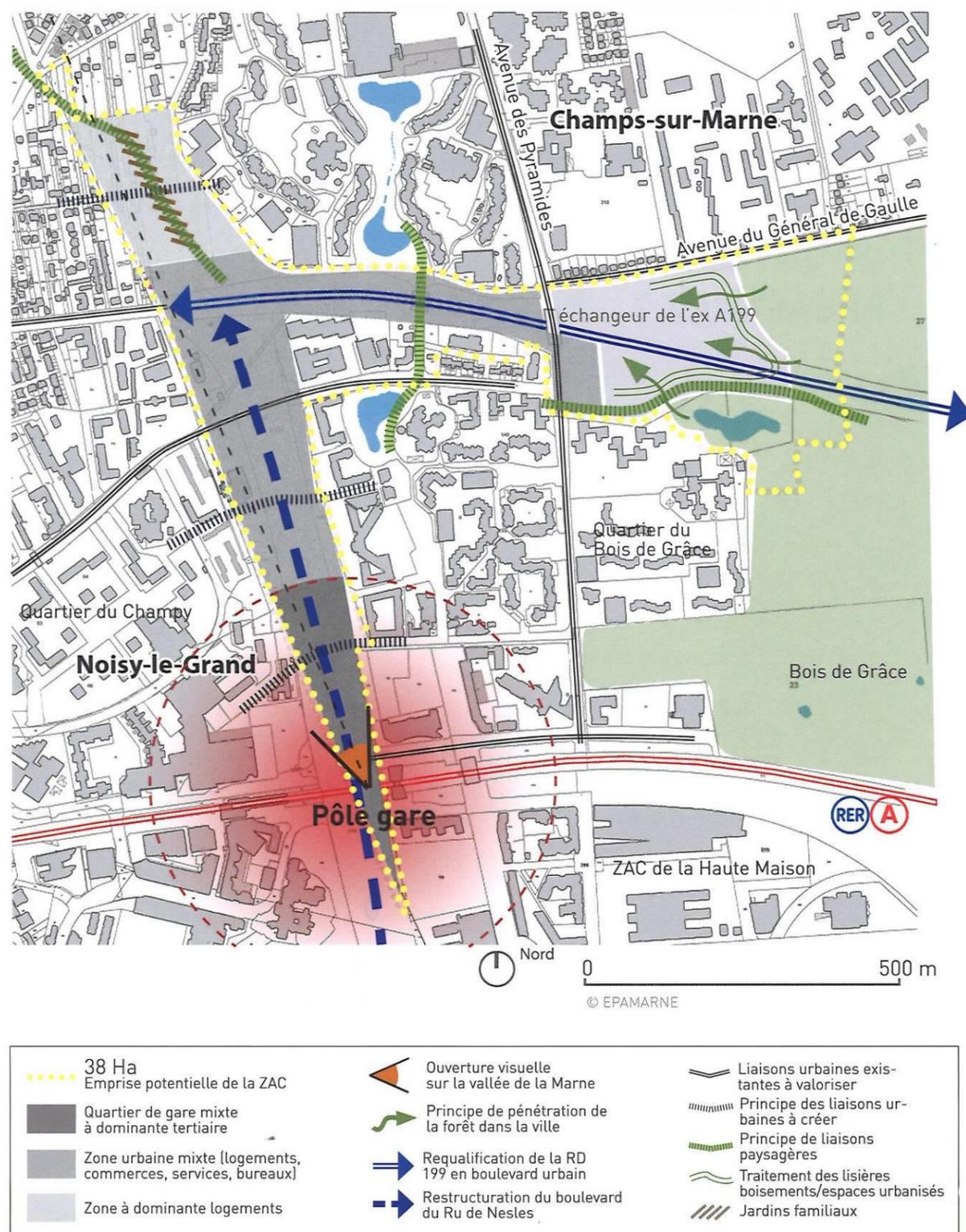


Figure 4 : Principes d'aménagements de la ZAC «Les Hauts-de-Nesles». Source : EPAMARNE.

A.3.2. PROGRAMMATION

Le projet de la ZAC «Les Hauts-de-Nesles» s'étend sur environ 25 ha au cœur de Champs-sur-Marne.

Une programmation générale a été établie sur l'ensemble des quartiers Ouest de la commune de Champs-sur-Marne, définissant les surfaces habitables par typologies et par quartier de la Cité Descartes. Cette réflexion à une échelle globale, permet d'intégrer l'ensemble des projets urbains du secteur.

La programmation de la ZAC «Les Hauts-de-Nesles» s'étend sur une surface totale d'environ 290 000 m² de surface de plancher (SDP). Elle prévoit la mise en place de :

- 3500 logements
- 40 000 m² SDP de bureaux
- 20 000 m² SDP de commerces et équipements

Parmi les équipements prévus sur la ZAC on retrouve : 1 groupe scolaire ainsi qu'un gymnase existant maintenu ou relocalisé.

L'aménagement de cette Z.A.C. a pour vocation de faire émerger une polarité mixte comprenant une offre de logements et d'activités diversifiées complétant les programmes tertiaires et de recherche de la Cité Descartes, de retravailler les liens entre les différents quartiers de la Cité Descartes ainsi que les liens entre les communes de Champs-sur-Marne et de Noisy-le-Grand, et de valoriser le grand paysage, la Marne et les bois.

Elle complète les programmes urbains développés sur les ZAC (ou projets de ZAC) avoisinantes : ZAC de la Haute Maison, projet de ZAC de Noisy-Champy à Noisy le Grand.

A.3.3.FONCIER

Sur le secteur d'étude, les parcelles se répartissent en onze propriétaires publics et privés divers. Sur l'emprise du projet et des aménagements, le foncier est majoritairement occupé par le département de Seine-et-Marne (RD199 et échangeur), par l'EPAMARNE (quelques parcelles au nord de la RD199 et le long du boulevard de Champy-Nesles), par la commune de Champs-sur-Marne et de Noisy-le-Grand.

La RATP étant propriétaire des infrastructures de la ligne A.

Le projet est en grande partie situé dans des délaissés urbains et routiers. Les terrains étant initialement prévus pour une liaison autoroutière A4/A3 (dite A103) aujourd'hui abandonnée.

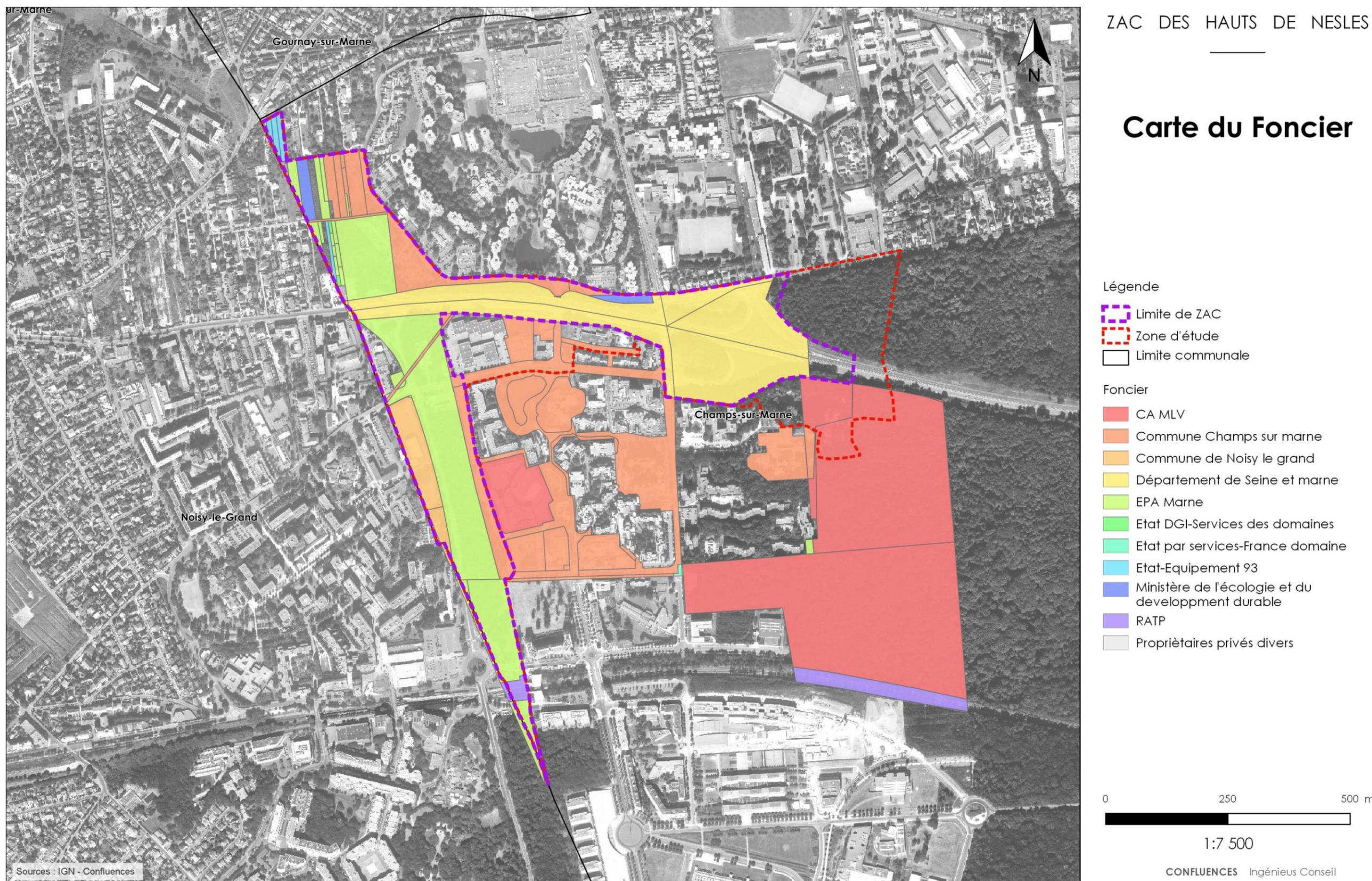


Figure 5 : Foncier

A.3.4.LA REQUALIFICATION DES AXES MAJEURS DE CIRCULATION

A.3.4.1. La RD199 : d'une autoroute à un boulevard urbain

a. Les grands principes

La ville de Champs-sur-Marne a été en partie bâtie sous l'influence du modèle des villes nouvelles au sein desquelles l'automobile joue un rôle particulier. Les espaces dévolus aux déplacements individuels y sont très importants. Ainsi, la RD199 dispose d'une emprise très large de type voie express. A l'origine créée pour favoriser les échanges Est-Ouest, aujourd'hui principalement assurés par l'A4, et assurer la desserte de deux centres-villes, cet axe routier est actuellement largement dimensionné pour son utilisation. Il constitue, par sa configuration, une discontinuité du tissu urbain au sein de la commune de Champs-sur-Marne, notamment entre les quartiers d'habitation du Bois de Grâce et le quartier Nesles Sud.



Figure 6 : Le carrefour entre le boulevard du Ru de Nesles et la RD199 - État existant (en haut) et état projeté (en bas).

La requalification de la RD199 permettra de créer de nouveaux liens urbains et paysagers et d'assurer la transition urbaine et le recollement entre la ville économique, le cœur de cluster, et la ville nature. Sa mutation en boulevard urbain à circulation apaisées et aux abords bâtis, habités ou actifs, permettra également de recréer des liens entre les quartiers existants. La création d'un parc linéaire viendra relier les différents équipements publics scolaires et sportifs déjà présents sur la commune de Champs-sur-Marne.

Au-delà de l'enjeu de liaison entre les différents quartiers et de la création de continuités viaries, sa transformation pourra permettre la mise en place d'un transport en commun en site propre. Il pourrait ainsi s'établir une cohabitation sur la voirie entre la voiture et les modes de transports collectifs, dont l'usage sera incité afin de diminuer le trafic routier sur les autres axes de traversée est-ouest du nord du Val Maubuée.



Figure 7 : La transformation de la RD199 - État existant (en haut) et vue d'artiste à horizon 2035 d'un hypothétique état projeté allant au-delà de la ZAC (en bas).

b. Mise en œuvre

La construction de la RD199 a profondément marqué la topographie naturelle du site. La route se trouve aujourd'hui sous le terrain naturel.

Le projet de requalification de la RD199, appelé R5G@MVL, vise à concevoir et évaluer un démonstrateur de route intelligente de 5ème génération. Ce projet traitera spécifiquement de la relation entre les bâtiments et la voirie, dans l'objectif d'optimiser les échanges énergétiques entre les deux infrastructures. Les aspects liés au bruit, à la pollution ; à l'effet d'îlot de chaleur et la gestion des eaux de ruissellement, seront au cœur de ce projet.

Ce projet qui se veut innovant, est porté par plusieurs acteurs ; l'EPAMARNE, l'IFSTTAR et la société EIFFAGE. Ce dernier a également fait l'objet d'un appel à subvention d'ingénierie sur la base d'une fiche action qui a été retenue par le programme d'Investissement d'Avenir « Ville de demain » tranche 2 dont la signature a été actée le 12 septembre 2016.

Dans un objectif de requalifier cet axe routier en boulevard urbain et de reconnecter les quartiers Nord et Sud de cette partie de la commune de Champs-sur-Marne, des opérations de remblais/déblais seront effectuées dans la partie Est de cet axe, au niveau de l'échangeur.

Actuellement la départementale est une 2 fois 3 voies sur une largeur totale de 27,92 mètres.

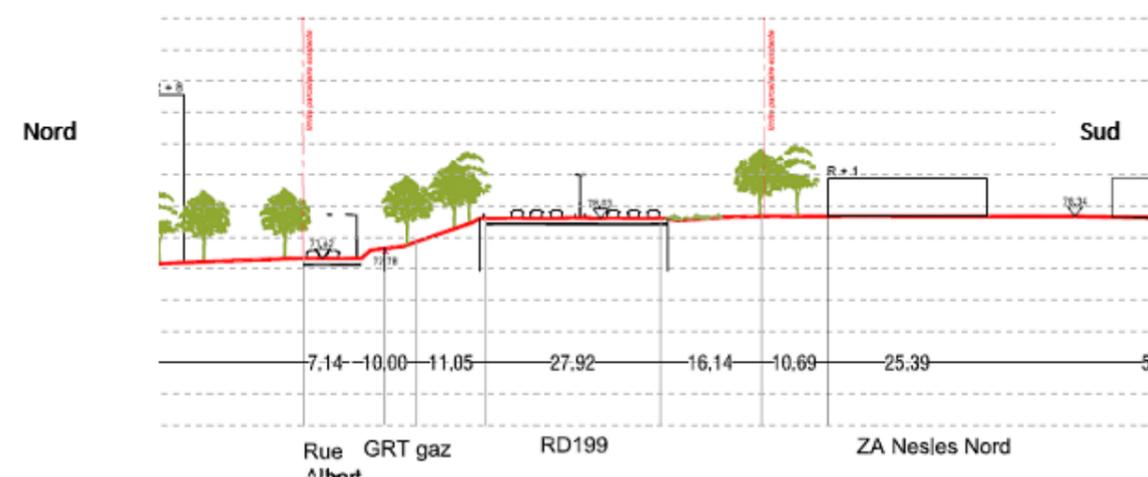


Figure 8 : Voirie existante

A terme, le boulevard urbain sera positionné sur les voies sud, tandis que les remblais seront effectués sur les voies nord. Dans le cas où le TCSP viendrait à s'implanter sur cette voie (à l'étude par la Communauté d'Agglomération Paris vallée de la Marne), il y aura une voie dédiée dans un sens et une voie partagée avec les véhicules dans l'autre sens

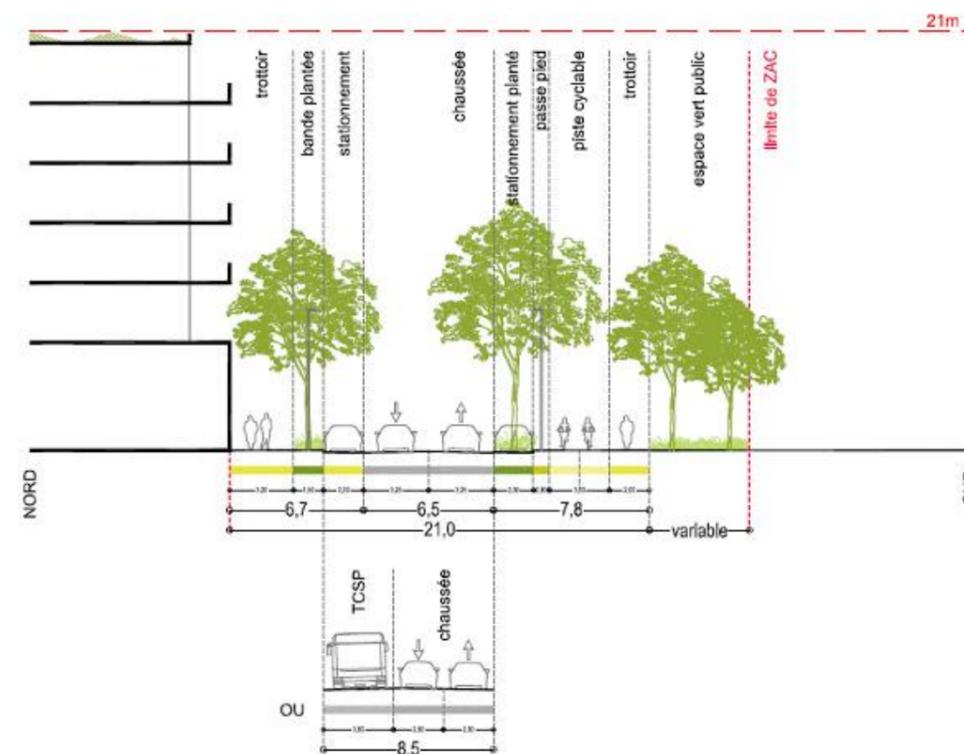


Figure 9 : Voirie projetée – coupe de principe entre deux carrefours

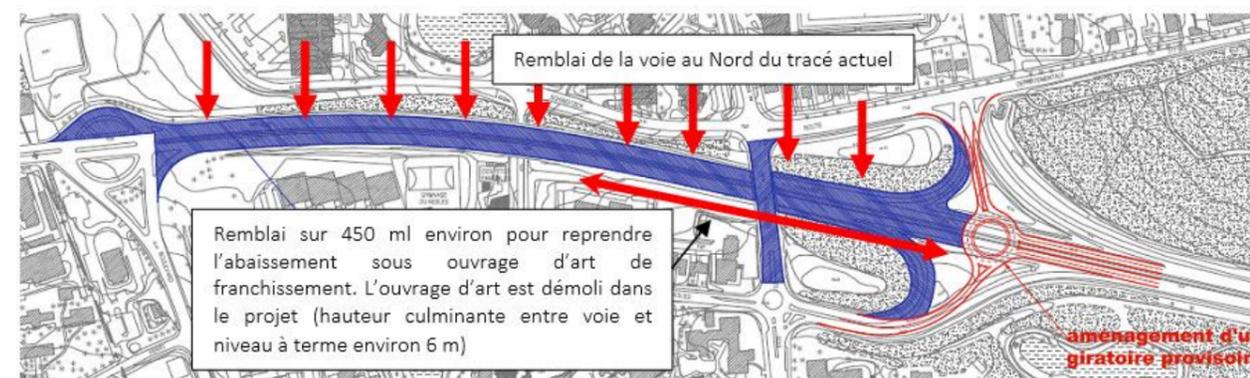


Figure 10 : Vue depuis l'ouvrage d'art (passerelle de franchissement)

Afin de combler l'abaissement actuel sous l'ouvrage de franchissement, un remblai estimé à 150 000m³ devra être mis en place sur le tracé d'un kilomètre (voie nord).

Côté sud, un remblai sur quelques centaines de mètres sera effectué pour reprendre l'abaissement sous l'ouvrage d'art.

Cet ouvrage sera par ailleurs supprimé.



A.3.4.2. Le boulevard du Ru de Nesles : une liaison entre la gare et la marne.

Le boulevard du Ru de Nesles permet le raccordement entre deux axes au caractère autoroutier (l'A4 et la RD199). Il s'agit d'un axe important (2x2 voies) et la voie de transit privilégiée pour les échanges Nord/Sud. La route de Malnoue (ou RD51) assure également des échanges nord/sud mais dans une moindre mesure.

La création d'un boulevard urbain sur cet axe n'est pas incompatible avec sa fonction de transit. Afin d'accompagner cette transformation plusieurs mesures d'apaisement de la circulation sont nécessaires : délestage du trafic venant du nord sur le boulevard Ampère, suppression des giratoires, carrefour à feux espacés régulièrement, vitesse limitée aux abords du pôle de gare et un nouvel aménagement plus urbain.



Figure 11 : Carrefour entre le Boulevard du Ru de Nesles et la RD199 (existant)



Figure 12 : Carrefour entre le Boulevard du Ru de Nesles et la RD199 (projeté)

A.3.5. ARTICULATION DE LA ZAC AVEC LES TRANSPORTS EN COMMUNS

A.3.5.1. Grand Paris Express

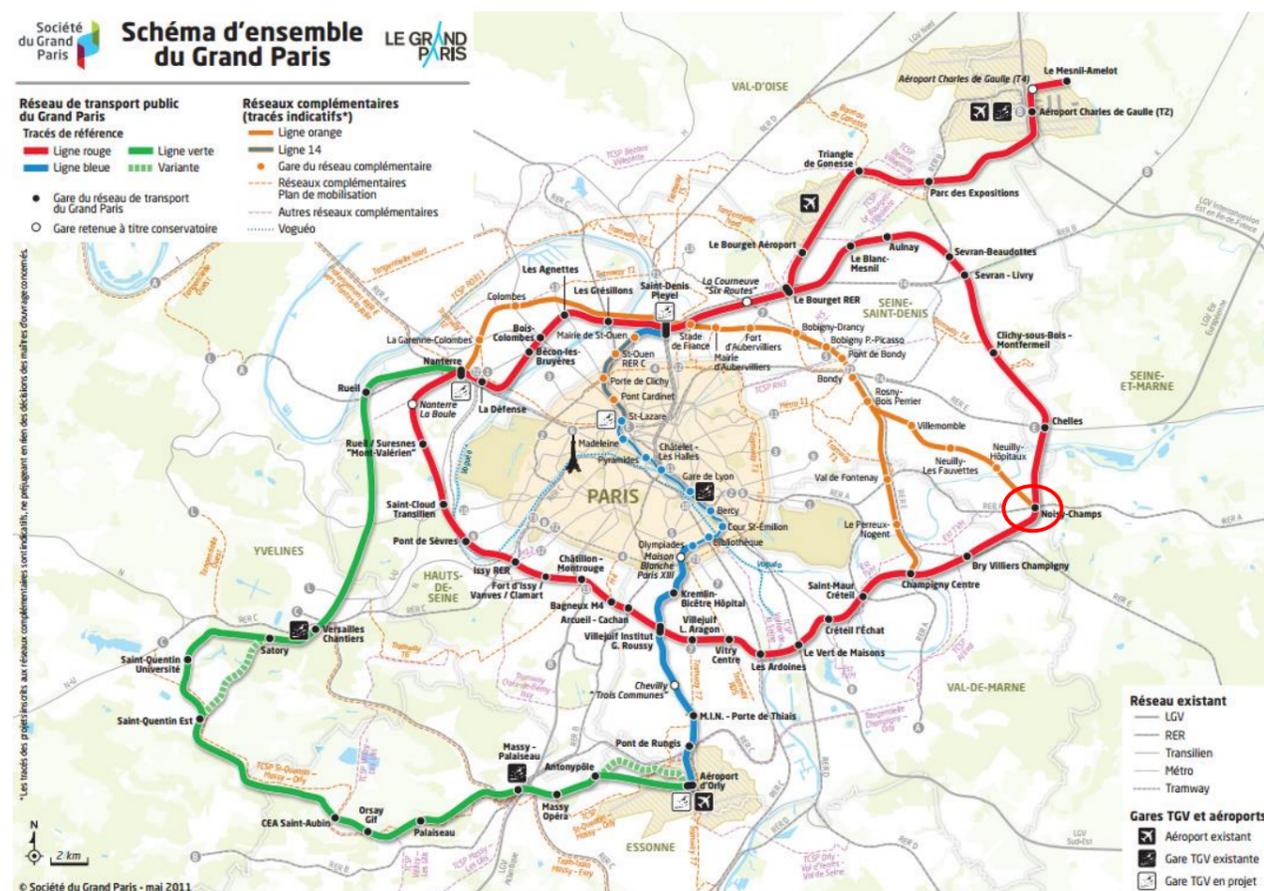
Le projet du Grand Paris définit par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 fixe les fondations du projet et précise sa mise en œuvre autour de 3 priorités :

- Renforcer l'attractivité et la visibilité des potentiels de la région Capital,
- Apporter plus d'équilibre et de cohésion sociale à la métropole,
- Améliorer le réseau de transport pour mieux répondre aux besoins de déplacements.

Ainsi le projet repose en partie sur la mise en place d'un nouveau métro automatique en rocade autour de l'agglomération parisienne. Ce métro doit faciliter les transports de banlieue à banlieue et permettre de limiter l'utilisation des transports individuels, source majeure de gaz à effet de serre et de pollution de l'air, de décongestionner les gares et interconnexions parisiennes, anticiper l'augmentation de la fréquentation des transports en commun et même renforcer leur usage.

En effet, les statistiques montrent que l'utilisation des transports en commun ne cesse d'augmenter depuis 2000 (+15 à 20 % pour le métro, RER et TCSP) mais parallèlement alors que la fréquentation atteint 63% de la population totale dans Paris intramuros, l'utilisation par la population dans le reste de la région parisienne est de seulement 23 %. Or ce sont bien les territoires à l'extérieur de Paris qui présentent le plus de capacité de développement urbain.

En améliorant les dessertes, en renforçant des pôles urbains et les transmodalités, le projet du Grand Paris vise un développement équilibré et durable.



La gare Noisy-Champs

Localisée au sud du boulevard du Ru de Nesles, cette nouvelle gare offre une bonne desserte des quartiers qui l’entourent. Située à proximité de zones commerciales, de logements, de structures universitaires, d’enseignement supérieur et de bureaux, elle offre également une correspondance optimisée avec le RER A de Noisy-Champs. Cette solution permet d’envisager un développement commercial et urbain, connecté avec la cité Descartes située au sud de la gare et avec les quartiers voisins.

La gare de Noisy-Champs, futur pôle multimodal, assurera 4 correspondances entre les lignes du métro 15 sud, 16, 11 et le RER A. La gare est fortement intégrée dans un cadre de verdure.

Les travaux de construction de la gare de Noisy-Champs du Grand Paris Express ont d’ores et déjà débutés. En mars 2017, la RATP intervenait pour fabriquer un ouvrage cadre installé sur les voies du RER A jusqu’en novembre 2018. La gare du nouveau métro, sera construite à partir de cet ouvrage.

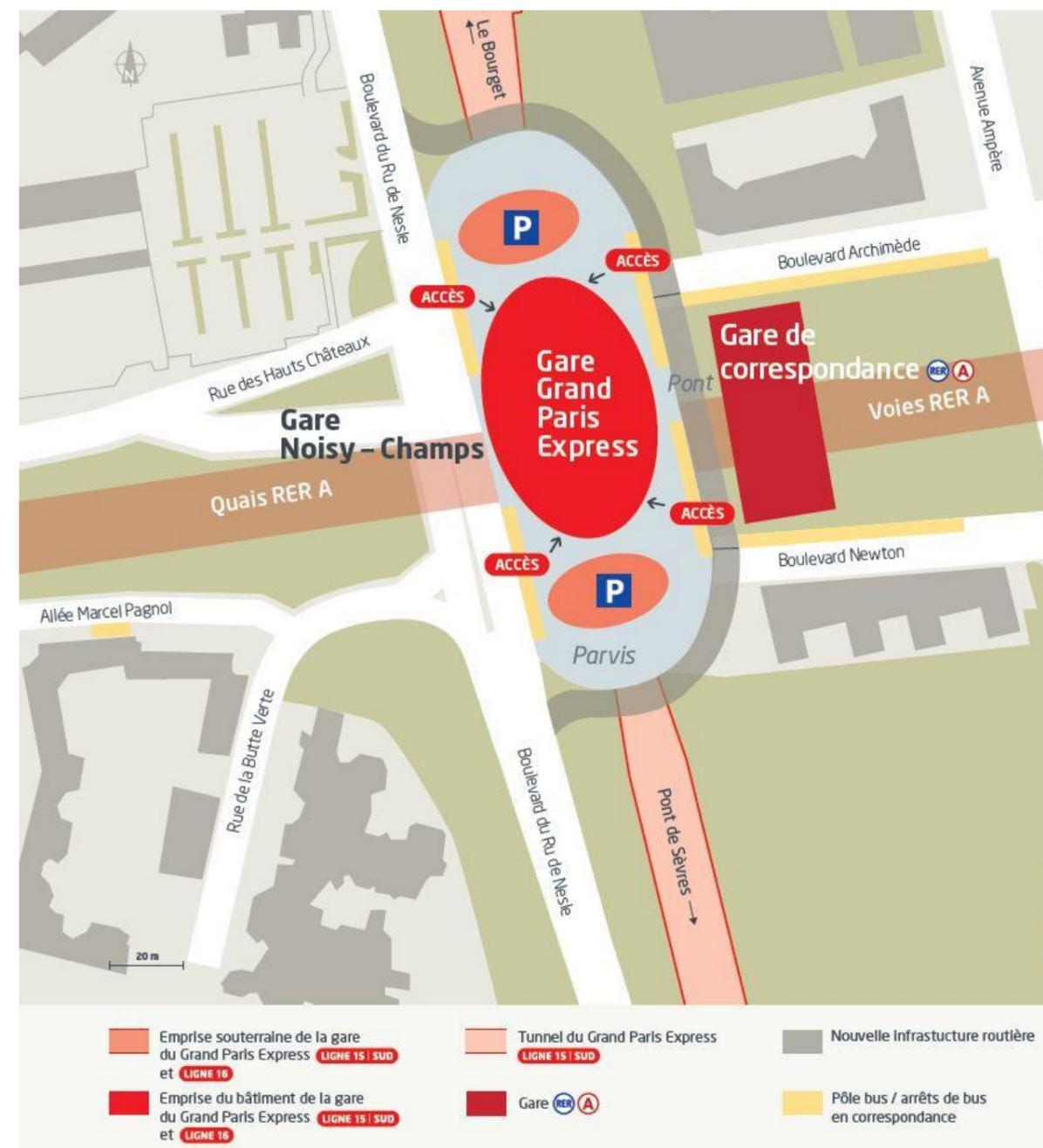


Figure 13 : Schéma de principe du pôle de transports en commun de la gare Noisy-Champs.

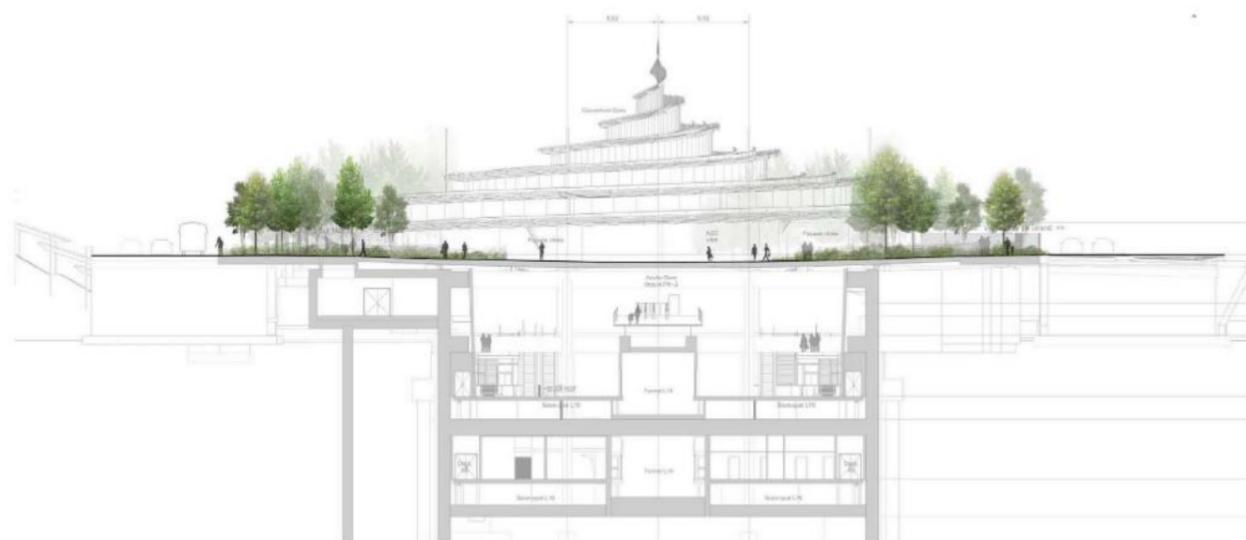


Figure 14 : Planche d'illustration Société du Grand Paris / Gare Noisy - Champs par Agence Duthilleul et Arep

Ligne 15 Sud

La ligne enterrée n°15 du Grand Paris Express (GPE) doit permettre de relier la Défense au Bourget via le Sud de l'agglomération et l'est, notamment le Cluster Descartes.

Les réflexions portées par la société du Grand Paris sur le tracé de la ligne 15 ont abouti au choix d'une gare qui se situera au Sud-Ouest de la ZAC «Les Hauts-de-Nesles».

En effet, les premières réflexions portées sur l'un des deux projets à l'origine du GPE, l'Arc Express, envisageaient l'implantation d'une gare sur la commune de Noisy-le-Grand. Au cours des nombreuses phases de concertation et de débats publics, le souhait des acteurs locaux de créer un pôle multimodal entre les communes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne, sur un emplacement proposant de très fortes possibilités de développement et des interconnexions tous types de transports, s'est imposé.

La gare se situe en effet dans un quartier dynamique comprenant une offre mixte avec des logements, une zone commerciale, des universités, des bureaux ... La gare routière et les parcs-relais existants sont à proximité immédiate et la correspondance avec le RER A est optimisée.

Au droit de la ZAC, la gare développée comprendra l'accueil et le transit des voyageurs.

Ligne 11

La ligne 11 du métro reliant actuellement Chatelet à la Mairie des Lilas sera prolongée dans un premier temps jusqu'à Rosny-Bois Perrier. La ligne 11 prolongée à Rosny-Bois-Perrier assurera des correspondances avec le T1 prolongées à Val de Fontenay, le RER E et la ligne 15 Est à Rosny-Bois-Perrier. Mise en service prévue fin 2022.

Puis, à horizon 2030, la ligne 11 rejoindra la gare de Noisy-Champs.

Ligne 16

La Ligne 16 du Nouveau Grand Paris est composée de la section Saint-Denis Pleyel / Le Bourget RER / Noisy-Champs. Elle s'étend sur une longueur d'environ 25 km et comporte un tronç commun d'environ 5,5 km avec la Ligne 17, entre les gares « Saint-Denis Pleyel » et « Le Bourget RER ».

Elle contribue au désenclavement de l'Est du département de Seine-Saint-Denis. Elle est en correspondance avec des radiales ferrées assurant la connexion avec la grande couronne (RER A, RER E, RER B, RER D, lignes Transilien) et permet une liaison directe vers les pôles du Bourget et de la Plaine Saint-Denis.

En fonction de l'offre de transport mise en place, la ligne 16 pourrait être exploitée, à l'heure de pointe du matin, avec un intervalle entre deux trains pouvant s'établir entre 3 et 4 minutes. L'offre serait alors deux fois plus importante sur le tronç commun « Saint-Denis Pleyel » / « Le Bourget » pour lequel l'intervalle sera inférieur ou égal à 2 minutes.

A.3.5.2. Phasage

La gare devrait être finalisée à l'horizon 2022. Avec une mise en service des différentes lignes, estimée en 2022 pour la 15, en 2023-2024 pour la ligne 16 et en 2030 pour la portion Rosny Bois-Perrier de la ligne 11.



Figure 15 : Phasage de réalisation des emprises autour de la gare (Etude de Pôle de Noisy-Champs –COPIL)

A.3.6.LES PARCS ET JARDINS FAMILIAUX

La ZAC «Les Hauts-de-Nesles» prévoit également l'intégration d'un parc urbain au cœur du quartier nord-ouest de la ZAC. Deux éléments marquants se distinguent sur cet espace :

- Les jardins familiaux. Le projet prévoit en effet la relocalisation des jardins familiaux actuellement situés le long de la rue Albert Schweitzer, sur la frange est de ce parc. Le projet actuel, a défini une surface de jardins familiaux d'environ 5000 m². Une cinquantaine de parcelles comprises entre 50 et 100 m² seront reconstruite sur le futur parc urbain.
Un espace de convivialité sera aménagé pour que les usagers des jardins puissent se retrouver et partager.
- Des espaces de détente seront aménagés le long du parc

A.4. VARIANTES ENVISAGEES

Le projet consiste en une densification d'une ZAC existante et une amélioration des fonctionnalités urbaines en lien avec l'arrivée de la nouvelle gare du Grand Paris Express et ses 3 nouvelles lignes.

Aucune variante de localisation n'a donc été envisagée.

A.4.1. VARIANTES EN TERME DE PERIMETRE ET LOCALISATION DES AMENAGEMENTS

Le périmètre en contexte urbain a peu varié au regard des zones déjà urbanisées.

En revanche, les urbanisations envisagées aux abords de l'étang du Bois de Grace ont été abandonnées au regard des enjeux naturalistes et de zones humides mis en évidence.

La programmation a peu changé si ce n'est pour se mettre en compatibilité avec les volontés de la commune traduites dans le PLU.

Au cours de l'année 2016 a été exploré des aménagements autour de l'étang du Bois de Grace et sur les emprises du boisement.

Ces variantes ont été écartées en raison des sensibilités environnementales mise en évidence par l'étude et en raison de la présence d'un EBC sur une partie des boisements qui rend impossible un défrichement sur cette zone.

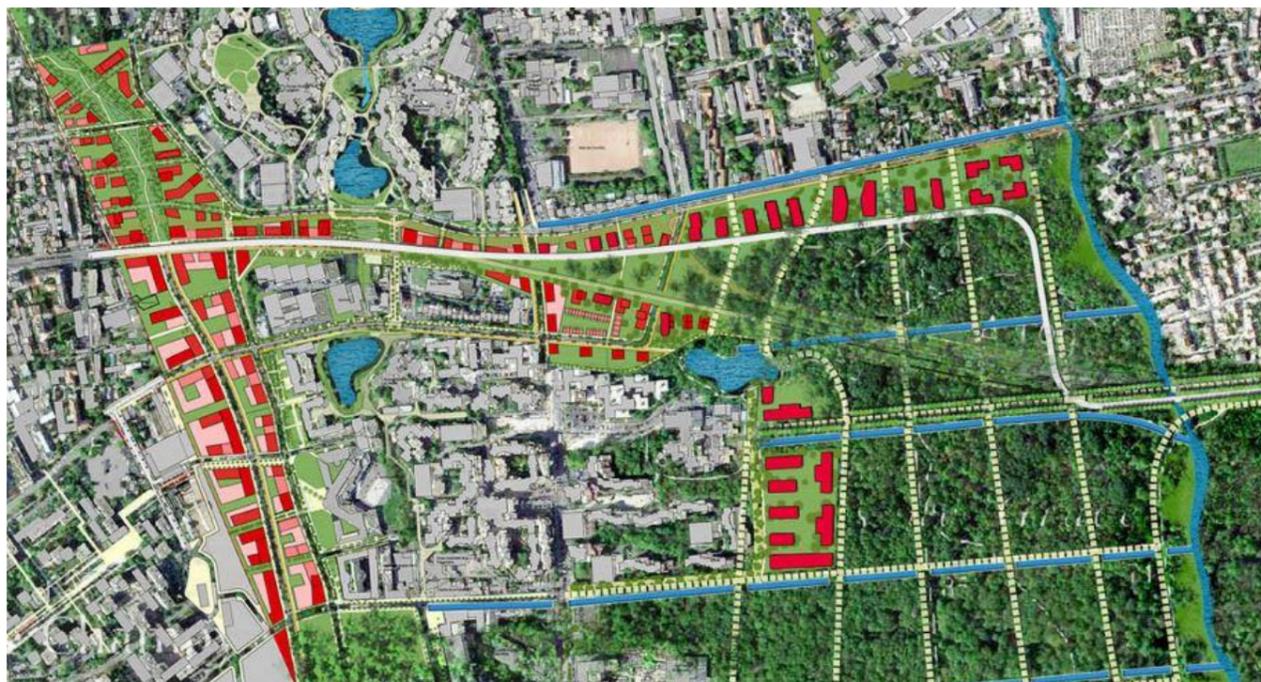


Figure 16: exemple de plan guide avec des aménagements en EBC- février 2016



Figure 17: implantation de bâtiments très proche de l'étang du Bois de Grace- mai 2016

A.4.2. VARIANTES EN TERME DE CIRCULATION

Dans les différents plans guides imaginés par l'équipe de maîtrise d'œuvre du quartier, des hypothèses sur le devenir de la RD199 ont été imaginées avec une relocalisation des flux principaux :

- Soit au nord au niveau de la rue Albert Schweitzer
- Soit au sud en bordure sud de l'étang du Bois de Grace.

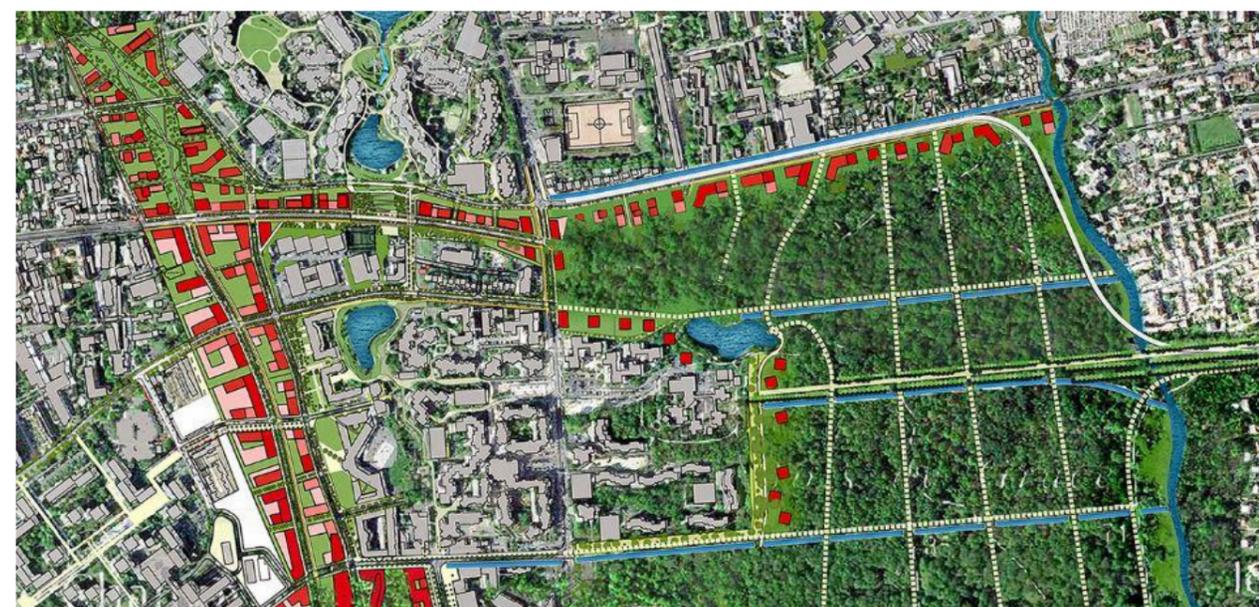


Figure 18: Variante voirie principale au Nord

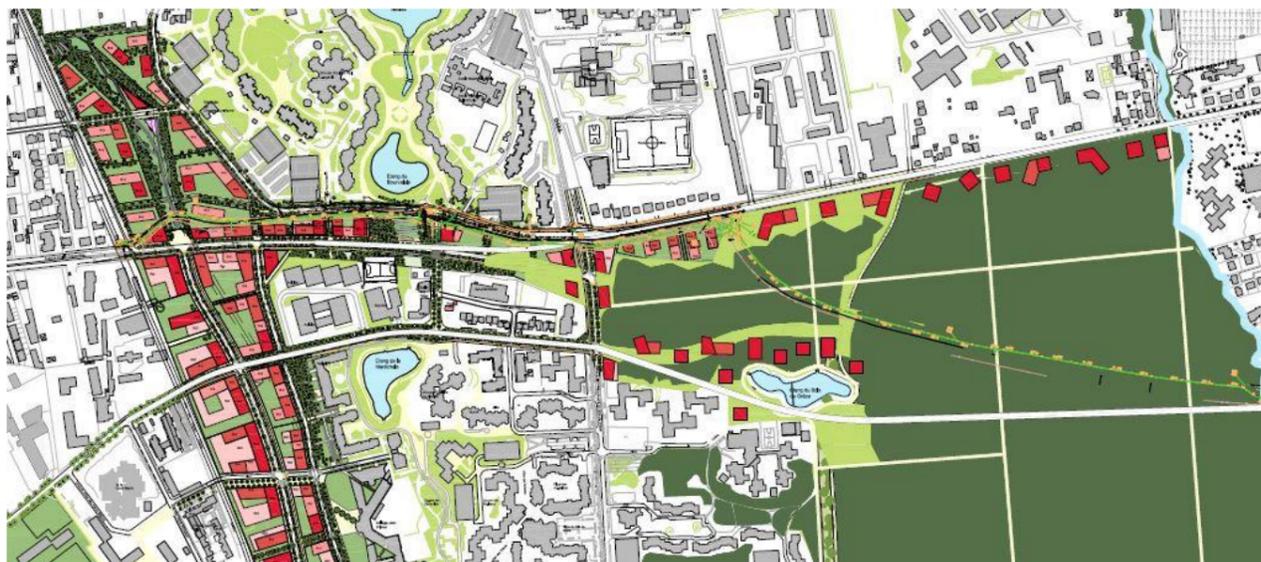


Figure 19: variante voirie principale au sud du Bois de Grace

Dans les deux cas, la voirie impacte des boisements intéressants d'un point de vue écologique et constitue une nouvelle rupture forte de continuité, au contraire de la variante choisie qui limite cet effet de rupture.