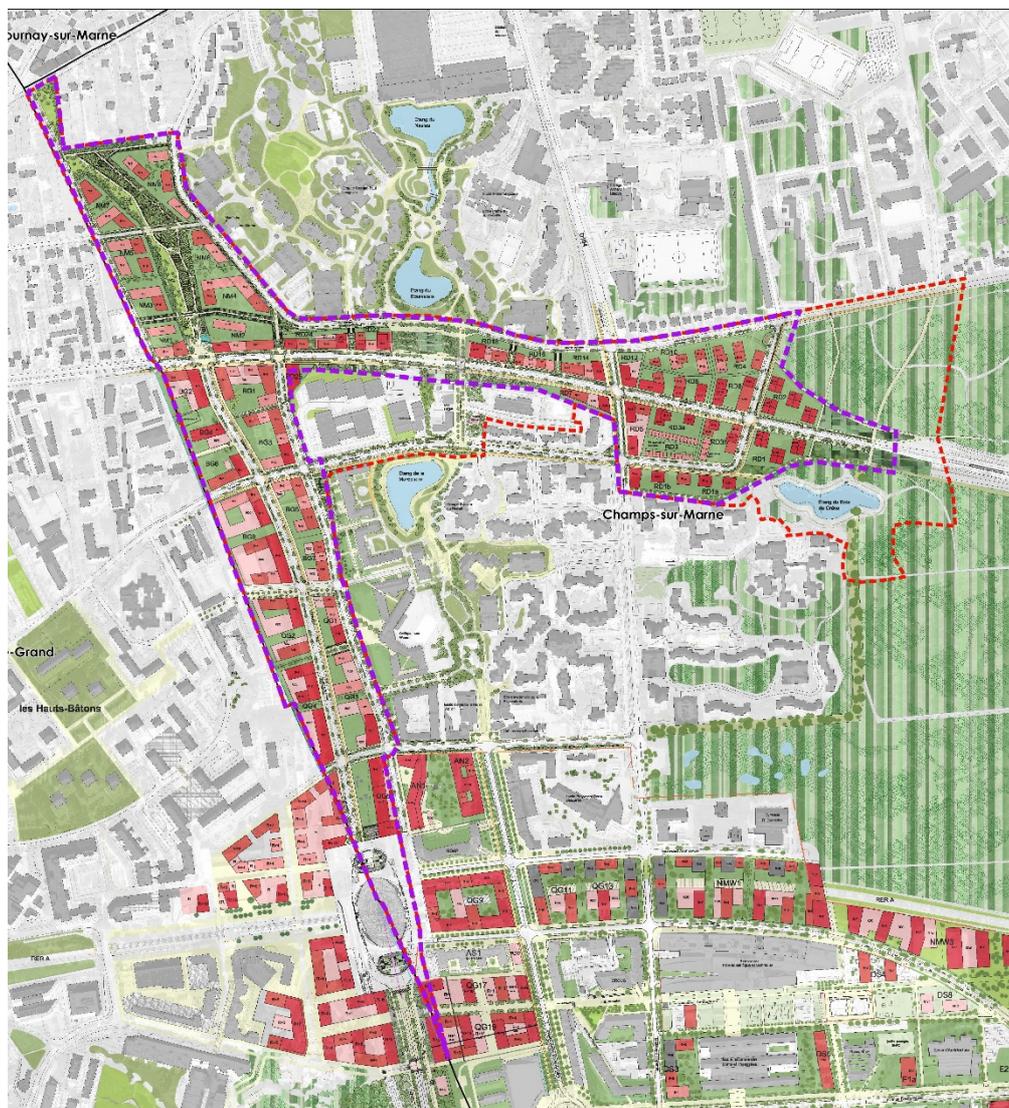


# MARNE LA VALLÉE

EPAMARNE / EPAFRANCE



## ZAC Les Hauts-de-Nesles

Mémoire explicatif suite à l'avis émis par le  
Préfet de Région en sa qualité d'Autorité  
Environnementale (DRIEE) sous la référence :  
EE-1318-17

Le présent mémoire fait suite à l'avis du Préfet de Région (DRIEE), en date du 09 octobre 2017, émis en sa qualité d'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact de la ZAC Les Hauts-de-Nesles à Champs-sur-Marne en Seine-et-Marne.

Il est à relever que le Préfet de Région note, dans son avis, la qualité et la complétude du dossier proposé à ce stade du projet. Quelques demandes de précisions sont toutefois évoquées auxquelles ce mémoire se propose d'apporter un éclairage complémentaire.

Le document est organisé comme suit, selon un regroupement des questions par thème :

### 1/Reprise synthétique de l'avis émis par le Préfet de Région en sa qualité d'autorité environnementale DRIEE (AE) sur une thématique

#### 2/Eléments explicatifs

L'autorité environnementale a séparé dans son avis les précisions à apporter dès-à-présent de celles à préciser au stade de réalisation de la ZAC. La présente note ne concerne pas les éléments attendus en phase de réalisation qui seront apportés en temps voulu.

## Etat initial

### Biodiversité

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 ;

Les méthodologies d'inventaires spécifiques à chaque groupe sont décrites dans la partie « **E. PRÉSENTATION GENERALE DE LA METHODOLOGIE ET DE L'EQUIPE** ». Celles-ci ont été définies et validées en amont des investigations de terrain. Elles se basent sur des protocoles reconnus et en cohérence avec les exigences écologiques de chaque groupe taxonomique.

Les investigations ont toujours été réalisées dans des conditions météorologiques favorables aux espèces considérées. Par exemple, les inventaires relatifs aux insectes ont été réalisés lors de journées chaudes, ensoleillées, peu venteuses avec une faible couverture nuageuse. Pour les inventaires liés aux chiroptères les températures étaient supérieures à 13 °C avec des vents très faible.

Les dates des prospections sont calées sur le cycle biologique des espèces et donc réalisées en période d'activité maximale. Le tableau synthétique page 225 reprend tous les éléments relatifs au protocole, aux dates et aux observateurs pour chaque groupe.

Une étude bibliographique a été utilisée dans cette étude. Il s'agit d'un diagnostic écologique réalisé par le Bureau d'étude CERE en 2013 sur le secteur du Bois de Grâce.

- Rappeler l'analyse des enjeux sur l'emprise du projet de gare

D'après l'étude d'impact de la ligne 15 sud, les enjeux identifiés sont associés à la présence d'oiseaux cavernicoles et d'amphibiens. Le secteur accueillait également deux espèces floristiques protégées régionalement, l'Utriculaire citrine et le Gaillet de Paris.

Néanmoins pour les oiseaux, aucune espèce patrimoniale n'a été observée sur le boisement situé dans l'emprise de la ZAC les Hauts-de-Nesles. Ces enjeux faune-flore ont tous été identifiés hors du périmètre d'étude. Ils concernent les boisements et le Parc de la butte verte au sud de la ZAC des Hauts-de-Nesles, caractérisés par la présence de mares.

Pour la flore les impacts directs sont nuls puisque les stations se trouvaient hors zones de chantier et les impacts indirects également. Puisqu'il n'ait pas prévu de modification des écoulements des eaux alimentant les mares.

Pour la faune, les enjeux concernent la présence de quatre espèces d'amphibiens : Triton ponctué, Triton alpestre, Triton crêté et Grenouille agile, dont la reproduction est avérée au niveau de la mare située le plus au sud d'un boisement. Deux autres espèces protégées sont présentes dans les boisements sud et le Parc de la Butte verte, la Pipistrelle commune et l'Ecureuil roux.

En termes de continuité, il a été identifié que le Parc de la butte verte et les boisements associés présentaient une fonctionnalité réduite.

Les enjeux mis en évidence dans l'étude d'impact de la SGP, ne sont pas compris dans l'emprise de la ZAC les Hauts-de-Nesles. Les enjeux sur les deux secteurs sont différents, bien que deux espèces soient également présentes sur la ZAC, comme sur le reste du territoire de façon assez courante, la Pipistrelle commune et l'Ecureuil roux.



## Zones humides et sols

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

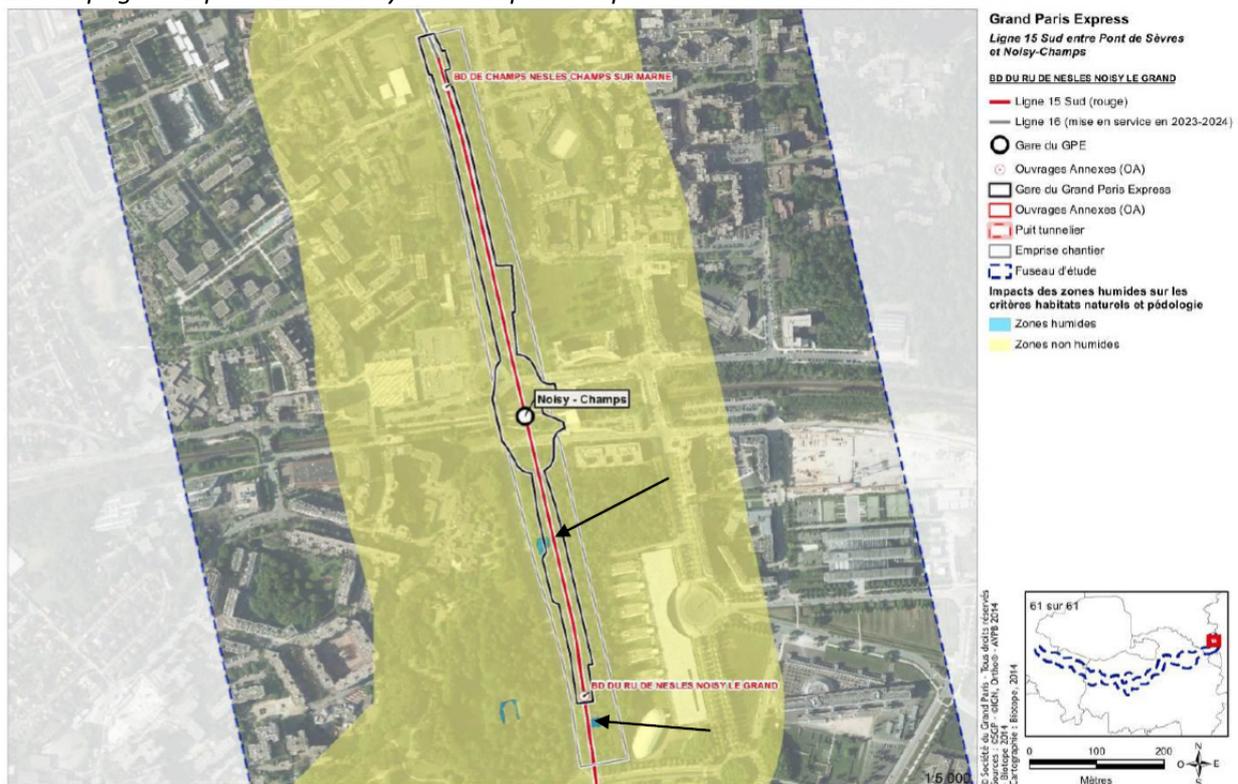
L'étude d'impact mentionne page 39 « qu'aucun sondage pédologique n'a été réalisé dans les zones déjà urbanisées, ni en partie Sud au droit de l'emprise de travaux en lien avec la future gare SGP Noisy-Champs, où les chantiers ont entraîné une modification importante des sols et dont l'état initial est traité par l'étude d'impact du projet de la SGP ; celle-ci ne faisant mention d'aucune zone humide sur l'emprise de la ZAC. »

Compte tenu des travaux déjà en cours pour l'aménagement de la ligne 15 dans le secteur de la gare de Noisy-Champs, et ayant entraîné de profonds remaniements du site, aucune investigation de terrain n'était en effet possible car celles-ci n'auraient pas permis d'apporter des éléments complémentaires sur les sols en place et leur caractère humide ou non selon l'arrêté du 1<sup>er</sup> octobre 2009.

Le secteur étant, de fait, couvert par l'étude d'impact de l'opération de la Société du Grand Paris, les conclusions sur la problématique « zone humide » ont alors été reprises dans le présent document.

Afin toutefois de préciser le diagnostic, les extraits de l'étude d'impact pour la ligne 15 Sud présentant les éléments sur la zone concernée sont donnés ci-dessous :

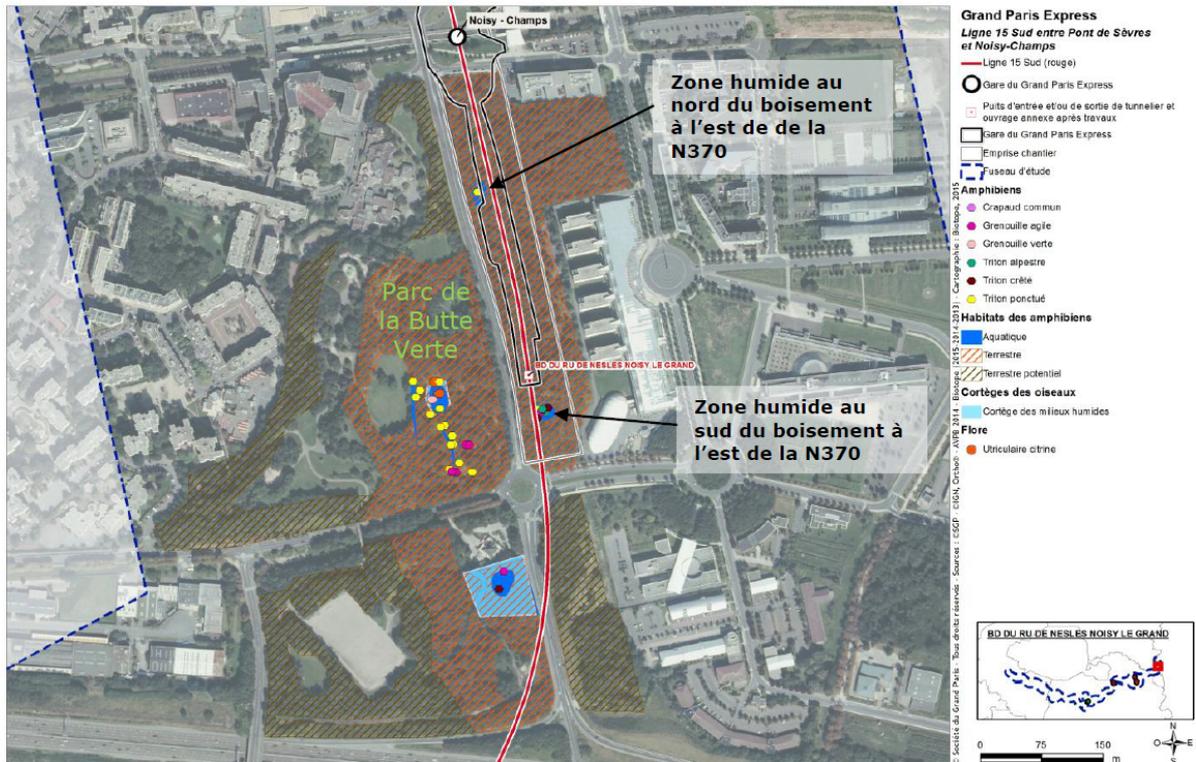
*Extrait page 562 pièce B3 « Analyse des impacts et présentation des mesures associées »*



### Emprises chantier et zones humides sur le secteur d'aménagement de la gare de Noisy-Champs

*Extrait page 561 pièce B3 « Analyse des impacts et présentation des mesures associées »*

**Mares, respectivement au nord et au sud, du boisement à l'est de la N370 dans l'emprise chantier de la Gare de Noisy-Champs – source : BIOTOPE-SGP 2015**



L'emprise chantier concerne deux zones humides identifiées sur la base des critères de la végétation et de la pédologie ; elles sont situées respectivement au nord et au Sud du boisement de la N370. **Aucun enjeu zone humide n'a donc été identifié sur l'emprise de la SGP au sein de la ZAC Les Hauts de Nesles.**

## Déplacements, pollutions et nuisances

L'Autorité environnementale recommande dès-à-présent :

- de conclure sur la qualité de la desserte du site par les transports en commun ;

Le réseau de transport en commun est décrit page 119 de l'Etat initial. Ce réseau est relativement bien organisé aux abords immédiats de la ZAC. En effet, le site est accessible à pied depuis la gare RER A de Noisy-Champs située au sud de la ZAC ou par plusieurs lignes de bus dont des arrêts se trouvent Boulevard du Bois de Grâce ou le long de la rue Albert Schweitzer. L'arrivée des nouvelles lignes de métro 15 et 16 vont également redonner une nouvelle dynamique aux transports en commun dans le secteur.

- de préciser l'accessibilité du site via les modes doux aux commerces et équipements du secteur ;

L'accessibilité via les circulations douces sont décrites page 117 de l'Etat initial. Elles sont pour l'heure relativement limitées sur le site, malgré la présence d'une piste cyclable.

- de décrire les projets de liaisons en transports en commun du SDRIF sur la ZAC.

Le pôle de Noisy-Champs fait partie des pôles identifiés par le SDRIF comme présentant un enjeu prioritaire. Tout comme l'ensemble des polarités situées à l'est de la région.

Les projets de liaison au niveau du site sont portés par Grand Paris Express avec la mise en place des lignes 15, 16 et le prolongement de la ligne 11 à l'étude par le STIF à la gare de Noisy-Champs.

## L'analyse des impacts

### Justification du projet retenu

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 ;

Les objectifs du projet consistent en l'urbanisation d'une zone en friches sur laquelle était initialement prévue une infrastructure routière aujourd'hui abandonnée dans sa partie Nord, à une densification du secteur et une amélioration des fonctionnalités urbaines en lien avec l'arrivée de la nouvelle gare du Grand Paris Express et ses 3 nouvelles lignes.

L'intensité existante relativement forte de la partie Nord-Ouest du quartier Descartes / Bois de grâce rend difficile une densification supplémentaire de cette zone et a orienté le projet dès son origine vers les délaissés routiers.

Le projet retenu permet tout en densifiant le secteur de reconnecter des poches existantes d'urbanisation et de pérenniser les paysages existants comme la chaîne des lacs ou le bois de grâce.

- 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 ;

Concernant la problématique d'accès aux transports en communs, le SDRIF donne comme objectif de permettre aux populations mises en difficulté par le coût et l'insuffisance de l'offre de logements dans la zone agglomérée, de trouver en zone dense, à proximité des réseaux de transports collectifs performants, un habitat de qualité et des emplois diversifiés.

Ainsi le projet de la ZAC les hauts de Nesles, avec la future gare de Noisy-Champs du Grand Paris, répond à cette question en proposant à moyen et court terme une offre de logement diversifiée, de qualité avec une connexion directe vers un transport en commun fiable.

- de confirmer la compatibilité du projet avec l'affectation des sols prévue par le PLU.

Le projet est concerné par plusieurs zonages du PLU qui sont décrits au C.1.4 à la page 152. Le projet est compatible avec cette affectation des sols prévue au PLU.

## Biodiversité

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 ;

Avant la mise en place du projet, les continuités écologiques étaient relativement limitées mais pour certaines fonctionnelles. **La trame herbacée** représentée par les talus et l'échangeur sur l'emprise d'étude, permettait aux espèces de se déplacer selon un axe Est-ouest. Près d'1,7 ha d'habitat de type prairie de fauche, était présent sur l'emprise d'étude.

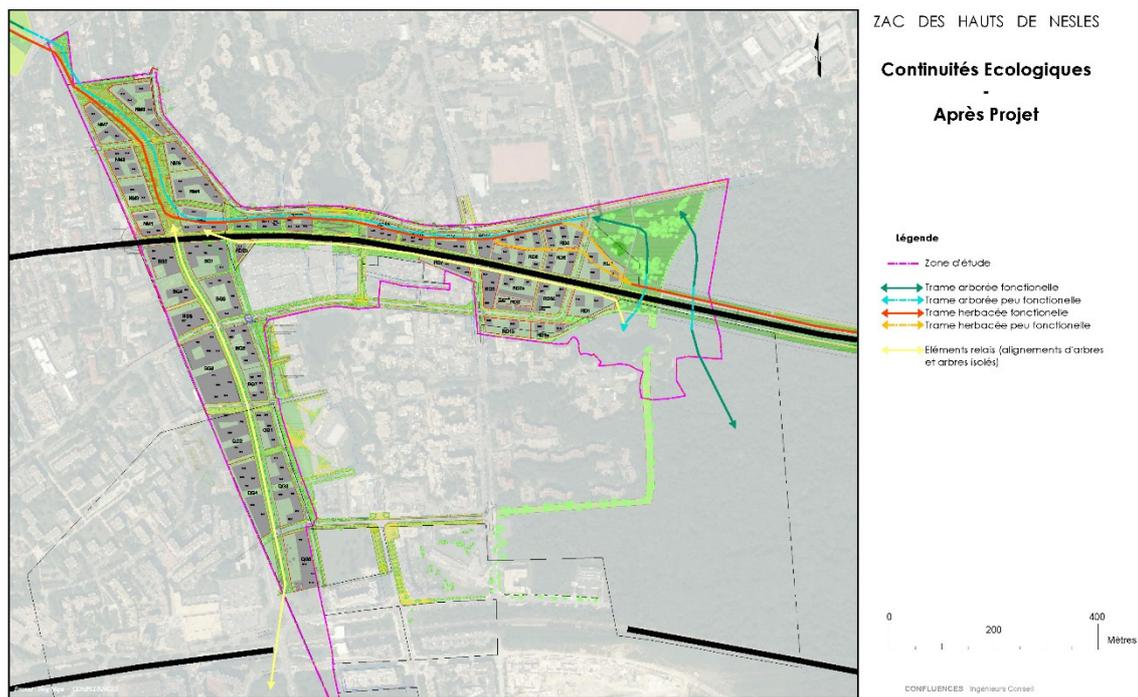
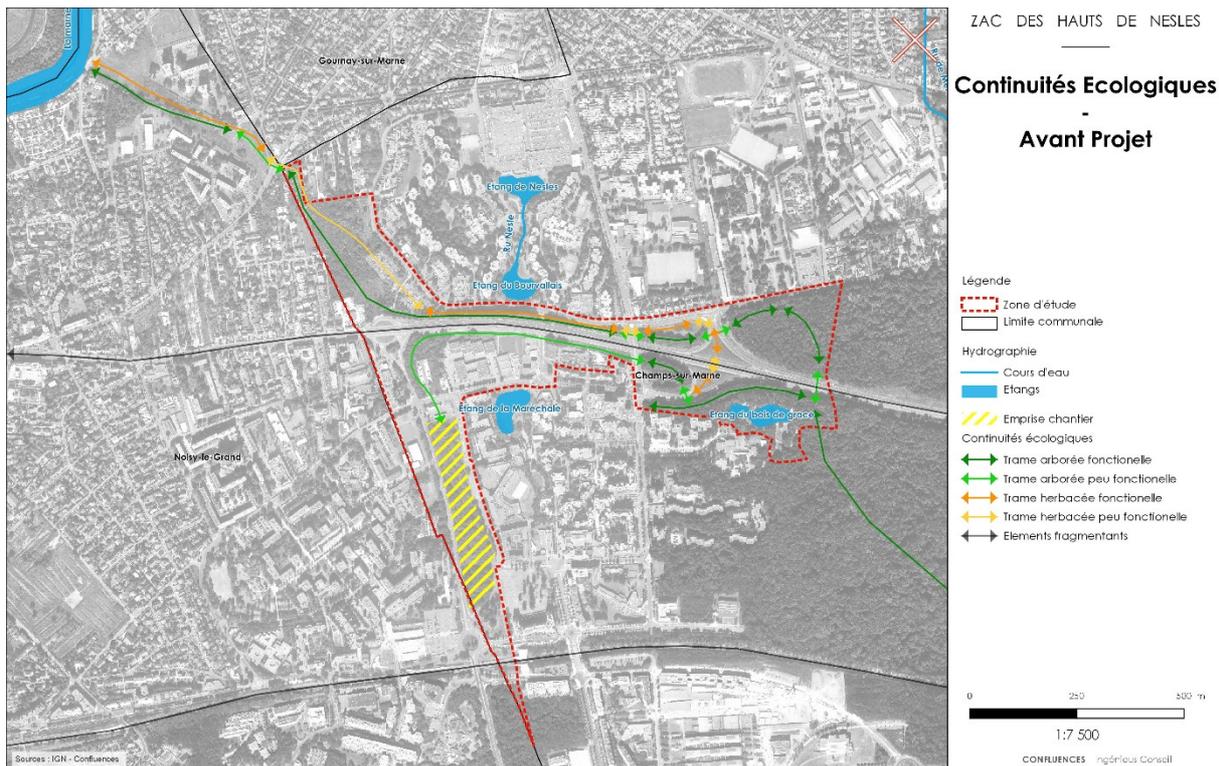
Cette trame présente bien un intérêt en termes de continuité écologique en contexte urbain mais cette efficacité est à nuancer. En effet, seuls les talus de l'échangeur (RD199) sont gérés de manière différenciée (fauche tardive), tout le linéaire nord est géré par tonte et devient déjà moins fonctionnel pour les insectes.

Après mise en place du projet, une attention particulière a été portée à la conservation de cette trame et à la mise en place d'une gestion adaptée. Les milieux herbacés est-ouest situés au nord de la RD 199 sont conservés et seront gérés de manière différenciée, comme décrit dans la partie mesures. Les talus de l'échangeur sont en effet détruits mais des habitats similaires sont remis en valeur ou recréés, notamment sur le secteur nord-ouest où ces milieux n'existaient pas. Une continuité entre les boucles de la Marne et le site est donc créée.

En ce qui concerne **la trame arborée**, celle-ci semblait être fonctionnelle entre le nord et le sud et fonctionnelle dans une moindre mesure d'est en ouest. Avant le projet de ZAC, la fonctionnalité nord-sud était déjà rompue par les travaux liés à la SGP.

Le boisement situé au nord-ouest, est surtout favorable aux oiseaux car essentiellement formé de fourrés. Le cortège de ce secteur est constitué d'espèces communes. La continuité entre le bois de Grâce (à l'est) et ce boisement était assurée par un effet lisière lié aux alignements d'arbres le long de la RD 199. La mise en place du projet prend en compte ce besoin de connecter l'est avec l'ouest du territoire. Ainsi la conservation d'alignement d'arbres, de bosquet et d'un réseau de haie est prévu dans les mesures. Ces éléments relais permettront de conserver cette continuité écologique. Les oiseaux déjà présents en contexte très urbanisé n'auront aucun mal à se servir de ces éléments relais pour rejoindre des habitats plus favorables à proximité ou à utiliser les habitats installés sur le site comme aire de repos ou de reproduction.

Au stade actuel du projet il nous est impossible d'évaluer la surface exacte d'habitat final. L'Aménageur s'engage néanmoins à respecter tous les principes décrits ci-dessus et dans la partie mesure de l'Etude d'impact. Le site comprendra des habitats favorables et comportera les éléments nécessaires pour assurer le déplacement des espèces et même l'améliorer, dans ce contexte déjà densément urbanisé actuellement.



- de justifier les modalités de mise en œuvre (maître d'ouvrage, engagement, coût) de l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction ;

La maîtrise d'ouvrage, l'engagement et les couts sont précisés en annexe du présent document.

- 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 ;

Le maintien des continuités passe par la mise en place d'habitats fonctionnels et favorables à l'accueil des groupes taxonomiques ciblés par l'aménagement. Dans le cadre de ce projet c'est particulièrement la mise en place d'une gestion différenciée sur les espaces de prairies qui permettra l'accueil et la circulation des espèces. Ce type de gestion devient de plus en plus courant mais les retours d'expérience sur plusieurs années sont peu nombreux. Néanmoins il est avéré que la mise en place d'une fauche tardive favorise l'apparition d'espèces typiques de prairie (graminées, plantes mellifères, etc). Ces plantes constituent des plantes hôtes favorables pour les insectes qui colonisent ces milieux. On augmente ainsi la diversité spécifique sur ces habitats. Ces milieux serviront de zones refuges et de continuité pour les espèces ayant besoin de milieux favorables relativement proches. Ce sera le cas dans ce projet.

Il a également été prouvé que l'éclairage urbain fractionnait les continuités écologiques (thèse MNHN). Dans ce projet, la gestion de l'éclairage urbain permettra de conserver une trame noire et de favoriser le déplacement des chiroptères.

Les connaissances montrent également que les espèces faunistiques peuvent circuler en utilisant des patchs relais. La mise en place de fourrés, haies et alignements d'arbres sont autant d'éléments qui permettront la circulation des espèces.

- de justifier davantage la prise en compte de la population de criquet verte-échine ;

Le statut du criquet Verte-échine en Ile-de-France est à nuancer. En effet le diagnostic indique que cette espèce est gravement menacée en région. Ce statut se base sur les données issues du « Guide méthodologique pour la création de ZNIEFF en Ile-de-France » paru en 2002. Il n'y a eu aucune actualisation de ces listes depuis. Les outils développés récemment tels que la base de données CETTIA, permettent néanmoins de constater que l'espèce est aujourd'hui bien présente en région Ile de France et assez commune. Dans le secteur l'espèce est bien présente et connue notamment sur les communes limitrophes (Noisy-le-Grand) et sur d'autres secteurs de Marne-la-Vallée (Val d'Europe par exemple).

Le criquet verte-échine est associé aux milieux prairiaux. L'espèce est présente sur les milieux herbacés de la bretelle de la RD 199. Afin de préserver cette population sur le secteur, le maintien et/ou la mise en place de milieux herbacés est nécessaire. La prise en compte de cette espèce passe par la proposition d'une mesure d'évitement en phase de chantier permettant ainsi de conserver des populations en place, de deux mesures de réduction comprenant la reconstitution d'espaces similaires aux habitats existants, la mise en place d'une gestion différenciée sur les espaces publics.

Plusieurs mesures d'accompagnement seront mises en place pour l'espèce telles que l'installation de toitures végétalisées sur certains bâtiments ou la mise en place d'une charte verte de gestion écologique des jardins partagés.

- de préciser si le projet fera l'objet d'une procédure de demande de dérogation relative aux impacts sur les espèces protégées du site ;

Considérant que la mise en place des différentes mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement permettra d'obtenir des impacts négligeables pour la totalité des espèces protégées identifiées, il n'est pas prévu que le projet fasse l'objet d'une demande de dérogation.

- D'étudier les impacts du projet sur la lisière du Bois de grâce ;

Le secteur du Bois de Grâce situé à proximité immédiate du projet (au sud de la RD 199) ne présente pas de forts enjeux écologiques. Les espèces patrimoniales observées sont fortement associées au plan

d'eau qui est à l'heure actuelle déjà très proche et connecté à l'urbanisation.

L'impact sur la lisière sera faible sur ce secteur puisque la mesure de réduction « limitation de la pollution lumineuse » favorisera la tranquillité des espèces qui fréquentent ce milieu. La conservation d'un rideau d'arbres entre les lots et le Bois de Grâce est également prévue.

Au nord de la RD 199, les mesures prévoient la mise en place d'une bande herbacée gérée de manière différenciée afin de conserver une lisière progressive et favorable aux espèces cibles. Il est également prévu, comme au sud, qu'il n'y ait aucun éclairage nocturne aux abords de cette lisière. Ces différentes mesures permettront de conserver des habitats favorables à la biodiversité et de conserver des continuités écologiques.

- 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 ;

Les espaces refuges prévus concernent les secteurs qui ne sont pas ciblés par des constructions et qui sont actuellement favorables aux insectes. Ces zones seront balisées durant toute la phase chantier pour interdire la circulation des engins sur ces zones.

Les surfaces seront adaptées aux emprises de travaux et déplacées en fonction du phasage des aménagements et secteurs d'intervention.

- d'approfondir l'étude du cumul des incidences du projet avec la restructuration de la gare.

Ci-dessous un extrait de l'étude d'impact de la ligne 15, reprenant les impacts bruts sur le secteur :

- « L'emprise chantier intègre une proportion significative des habitats favorables au cortège d'oiseaux des parcs et jardins et des milieux boisés et arbustifs. Bien que communes, plusieurs espèces d'oiseaux nichent au niveau des emprises chantier. La période de nidification s'avère être une période critique pour les oeufs et les nichées car ils sont particulièrement exposés lors des travaux de défrichage et de terrassement. En particulier, les boisements de Noisy-Champs sont des zones de refuges pour les espèces cavernicoles comme le Pic vert et le Pic épeiche. Les effectifs stables de ces espèces en font aujourd'hui des espèces non menacées et communes en Ile-de-France. Une partie non négligeable du boisement concerné par les emprises chantier est néanmoins conservée dans le cadre du projet et de nombreux habitats de report existent à proximité ( parc de la Butte Verte notamment).
- Par ailleurs, le boisement impacté par l'emprise de la gare de Noisy-Champs accueille potentiellement la Pipistrelle commune connue dans un boisement plus au nord. Si cette espèce reste commune en Ile-de-France, la chute de ses effectifs conduit à la considérer comme quasi-menacée en Ile-de-France. Toutefois, et de même que pour les oiseaux, de nombreux habitats de report existent à proximité.
- L'emprise chantier impacte une mare au sein de laquelle la reproduction des quatre espèces d'amphibiens citées ci-dessus est avérée. La destruction de cette mare menace directement les populations d'espèces qui lui sont inféodées. À noter que cette mare est aujourd'hui naturellement menacée d'atterrissement. Le déboisement sera également à l'origine d'une

diminution des habitats d'hivernage disponibles pour les amphibiens (à hauteur de 3,3 ha). Toutefois, une partie non négligeable du boisement concerné par les emprises chantier est conservée dans le cadre du projet. Par ailleurs, le parc de la Butte Verte ne sera pas concerné par les emprises chantier et ses boisements qui constituent également des habitats d'hivernage favorables aux amphibiens, qui seront ainsi maintenus.

- La perte de milieux boisés impacte l'Ecureuil roux. Bien que cette espèce soit vulnérable à la fragmentation de son territoire, les habitats de reports présents au sein du parc de la Butte Verte permettront à la population de se maintenir.
- Au regard du contexte local fortement marqué par les activités humaines, les dérangements pour les espèces d'oiseaux, de chauves-souris, de mammifères et d'amphibiens sont déjà en partie existants. Les espèces d'oiseaux concernées sont par ailleurs adaptées à un contexte urbain et les amphibiens sauvegardés à l'issue des travaux (populations présentes au sein du parc de la Butte Verte) sont relativement éloignés de la gare. »

#### Synthèse et quantification des impacts résiduels sur la faune et la flore

| Groupe  | Impacts bruts                                                                                                               | Mesures d'évitement et de réduction | Niveau d'impact résiduel |
|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| Oiseaux | Dégradation voire destruction d'habitats d'espèces et habitats de report présents à proximité<br>Impact direct et permanent | Aucune mesure nécessaire            | Faible                   |
|         | Destruction potentielle d'individus en période de nidification<br>Impact direct et permanent                                | Adaptation du calendrier travaux    | Faible                   |
|         | Dérangement potentiel mais espèces communes et adaptées au contexte urbain<br>Impact direct et temporaire                   | Gestion adaptée de chantier         | Faible                   |

|                                |                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                           |                      |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| <b>Amphibiens</b>              | Destruction d'une mare (naturellement en cours d'atterrissement), lieu de reproduction avérée de quatre espèces patrimoniales d'amphibiens<br>Impact direct et temporaire | Les emprises chantier ayant été définies au strict nécessaire et ayant déjà permis de réduire l'impact lors de l'étude DUP, aucune autre mesure de réduction ne pourra être mise en œuvre | Modéré               |
|                                | Destruction d'individus liée à la destruction de la mare<br>Impact direct et permanent                                                                                    | Mise en place d'un processus de capture/déplacement et mise en place de barrières anti-retour pour éviter le retour des espèces                                                           | Faible               |
|                                | Dérangement potentiel mais contexte déjà marqué par les activités humaines<br>Impact direct et temporaire                                                                 | Gestion adaptée de chantier                                                                                                                                                               | Faible               |
| <b>Chiroptères</b>             | Destruction d'arbres âgés potentiellement favorable à l'accueil de chauve-souris en hibernation ou en repos                                                               | Adaptation du calendrier de défrichage<br>Passage d'un écologue<br>Précaution lors de l'abatage d'arbres si gîte avéré                                                                    | Potentiel            |
| <b>Mammifères</b>              | Dégradation voire destruction d'habitats d'espèces et habitats de report présents à proximité<br>Impact direct et permanent                                               | Aucune mesure nécessaire                                                                                                                                                                  | Faible               |
|                                | Destruction potentielle d'individus<br>Impact direct et permanent                                                                                                         | Adaptation du calendrier travaux                                                                                                                                                          | Faible               |
|                                | Dérangement potentiel mais espèces communes et adaptées au contexte urbain<br>Impact direct et temporaire                                                                 | Gestion adaptée de chantier                                                                                                                                                               | Faible               |
| <b>Continuités écologiques</b> | Perte de fonctionnalité du corridor arboré à fonctionnalité déjà réduite identifiée par le SRCE                                                                           | Aucune mesure possible                                                                                                                                                                    | Modéré               |
| <b>Espèces invasives</b>       | Risque de propagation des invasives                                                                                                                                       | Export de terre limité et traitement dans une filière adaptée<br>Suivi des invasives par l'écologue de chantier                                                                           | Faible à négligeable |

Le cumul des impacts avec le projet de ZAC les Hauts-de-Nesles, concerne les Oiseaux et les mammifères. L'impact de la ZAC sur les amphibiens est en effet nul dans ce projet. Pour les Chiroptères, le projet est peu voire pas concerné par la destruction d'arbres favorables à l'accueil de ce groupe en hibernation ou au repos.

Pour les oiseaux, les impacts peuvent se cumuler car les milieux boisés sont proches mais comme pour le projet gare on considère que la mise en place des mesures d'évitement et de réduction ainsi que le report naturel des espèces vers des milieux plus favorables à proximité, rend les impacts résiduels négligeables. De même pour les deux mammifères concernés.

Il existe par ailleurs un effet cumulé des impacts au niveau des continuités écologiques. Dans le cadre du projet gare, il est défini qu'aucune mesure ne pourra être mise en œuvre pour pallier à cet impact. Le projet gare a donc un impact résiduel « modéré » sur la continuité nord-sud de ce secteur. Avant même que le projet de la ZAC les Hauts-de-Nesles, articulé autour de cette gare, ne voit le jour, cette continuité déjà peu fonctionnelle, n'existait plus et n'a pas à être reconstituée par le projet.

Le projet de la ZAC, s'efforce de prendre en compte cette ancienne continuité afin qu'à minima la continuité soit conservée selon un axe est-ouest.

## Déplacements, pollutions et nuisances associées

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

- préciser le trafic journalier généré par le projet et le taux de motorisation des usagers

Les parts modales retenues pour l'horizon à terme sont de 49 % pour les véhicules particuliers et 41% pour les transports en communs, soit un report moyen d'environ 6 points depuis les véhicules particuliers vers les transports en commun par rapport à la situation actuelle. Nous avons fait l'hypothèse défavorable d'une part modale pour les modes actifs qui ne change pas entre 2017 et 2030 (10%) afin de mesurer les impacts les plus défavorables dans notre étude. Dans ce scénario, le trafic journalier généré par le projet a été estimé à 10 000 véhicules / jour supplémentaires par rapport à la situation 2015, tout sens confondu. Cependant cette augmentation reste faible en comparaison avec l'augmentation de trafic journalier dans le cas d'un scénario « fil de l'eau » (écart inférieur à +10% entre les deux scénarios à terme).

- préciser si des mesures de réduction sont prévues sur d'autres secteurs que la RD 199

Des mesures de réduction sont prévues dans d'autres secteurs que la RD199 : les travaux de réaménagement de la RD370, le développement des capacités de déplacement pour les modes actifs depuis la gare vers les secteurs au Nord et au Nord –Est de la ZAC, la création d'aménagements rendant possible l'arrivée d'un TCSP sont autant de mesures de réductions pour les questions de pollution et de nuisances liées aux déplacements.

- préciser l'objectif et les modalités de réalisation des aménagements sur la RD 199

Les modalités de réalisation des aménagements de la RD199 ne sont pas arrêtées à ce jour. A ce stade 2 scénarios ont été étudiés :

- une réalisation avec maintien d'une circulation en double sens sur une partie de la RD199 avec 2x1voies. Ces travaux seraient phasés avec dans un premier temps circulation sur la partie Nord de la RD199 e travaux sur la partie Sud, puis basculement de la circulation sur la partie réaménagée de la RD199 et travaux sur la partie « ancienne ».
- une réalisation avec fermeture de la RD199 temporaire.

La durée des travaux dans le premier scénario est estimée à 33 mois, le second scénario a une durée estimée à 25 mois de travaux dont 17.5 mois de fermeture. Dans les deux cas, des aménagements provisoires seront nécessaires (notamment un giratoire).

- préciser les incertitudes relatives au développement urbain près de la gare.

Sur le programme à terme autour du pôle de gare, les incertitudes relatives au développement urbain pèsent sur le volume prévisionnel des constructions, notamment sur la ville de Noisy-le-Grand où le projet urbain est à ce jour en cours de définition. Ce projet fera lui-même l'objet d'une évaluation environnementale en prenant comme hypothèse les projets urbains cités dans la présente évaluation environnementale.

## Analyse du résumé non technique

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.

A titre informatif un exemple de résumé non technique prenant en compte les remarques de l'AE est proposé en annexe du présent mémoire.

## Liste des Annexes

Annexe 1 : Complément pour l'estimation des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement proposées et Mise en place d'un suivi des Espèces et de l'Efficacité des mesures

Annexe 2 : Résumé non technique révisé

ANNEXE 1