



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet d'aménagement du pont de Nogent-sur- Marne (94)

n°Ae: 2012-75

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 13 février 2013 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement du pont de Nogent-sur-Marne (94).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Boiret, Chevassus-au-Louis, Clément, Decocq, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Letourneux, Malerba, Schmit.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : MM. Caffet, Ullmann.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Val-de-Marne (94), le dossier ayant été reçu complet le 14 novembre 2012.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

L'Ae a consulté :

- le ministre chargé de la santé par courrier en date du 16 novembre 2012,
- le préfet du Val-de-Marne au titre de ses compétences en matière d'environnement par courrier en date du 16 novembre 2012,
- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France par courrier en date du 16 novembre 2012.

Sur le rapport de François Vauglin² et Frédéric Cauvin dans lequel les recommandations sont portées en gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae.

² Le lecteur est informé que François Vauglin, membre de l'équipe permanente de l'Ae, est conseiller de Paris et membre du conseil d'administration du syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP) et d'Eau de Paris.

Synthèse de l'avis

Le pont de Nogent-sur-Marne relie les communes de Champigny-sur-Marne et de Nogent-sur-Marne (94) et assure le franchissement de l'autoroute A4 et de la Marne. Emprunté quotidiennement par 80 000 véhicules, il constitue un point de liaison majeur entre l'A4 et la RN486. En raison de sa forte fréquentation et de sa complexité d'utilisation, il est une source importante de congestion.

Le projet présenté par la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) de la région Île-de-France comporte une réorganisation complète des échanges au droit du pont. Il vise à fluidifier la circulation automobile, à favoriser les circulations douces (piétons et vélos) par la réalisation d'une nouvelle passerelle et à améliorer l'insertion de l'ouvrage dans son environnement.

Il se situe dans un secteur très urbanisé et artificialisé, mais à la marge du parc de loisirs du Tremblay dont il réduit l'emprise de 0,8 ha. Les principaux enjeux du projet sont liés aux déplacements ainsi qu'aux nuisances aériennes (polluants, bruits, émissions de gaz à effet de serre) qui leur sont liées.

L'étude d'impact est bien présentée et correctement illustrée. Elle présente quelques faiblesses sur lesquelles l'Ae émet les recommandations suivantes :

- l'étude sur l'air et les impacts sanitaires du projet devrait être approfondie étant donné le secteur urbain et densément peuplé dans lequel s'insère le projet et l'importance des circulations constatées,
- l'étude acoustique, qui ne traite que partiellement le bruit nocturne et les points noirs du bruit, devrait être complétée sur ces deux aspects ;
- le suivi des mesures environnementales devrait être plus précis et circonstancié,
- les travaux génèreront des perturbations sur les conditions de circulation qu'il convient de décrire, ainsi que leur réorganisation pendant cette phase.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations dont la nature et les justifications sont précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte

Le pont de Nogent-sur-Marne, situé sur la RN486, relie les communes de Champigny-sur-Marne et de Nogent-sur-Marne (94) situées respectivement au sud et au nord de la Marne. Il assure le franchissement de l'autoroute A4 et de la Marne.

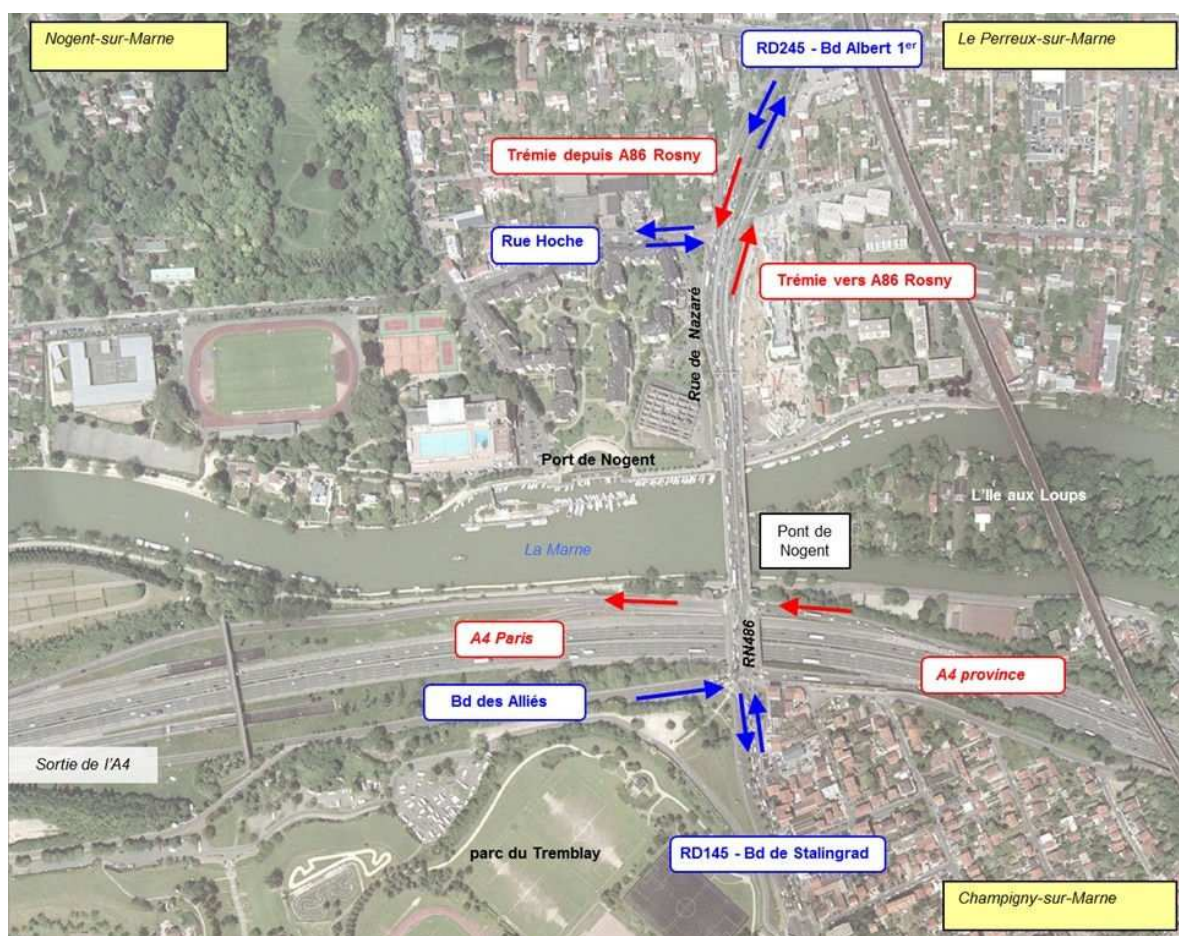


Figure 1 : Principe d'exploitation actuelle de l'autoroute A4 au droit du pont de Nogent et de l'échangeur A4/RN486

Cet ouvrage complexe est composé de trois voies de circulation dans le sens nord-sud (deux voies en provenance du tunnel de l'A86 et une voie en provenance du centre de ville de Nogent-sur-Marne), de deux voies dans le sens sud-nord (une voie en direction du centre ville de Nogent-sur-Marne, la seconde étant la voie d'accès au tunnel de l'A86) et d'un échangeur A4/RN486 au sud, sur la commune de Champigny-sur-Marne. Cet échangeur est constitué d'un ouvrage de franchissement de l'A4 composé de deux tabliers indépendants, et de 4 bretelles permettant les entrées-sorties entre l'A4 et la RN486. Il s'organise en flux croisés selon un schéma connu sous le nom de « carrefour à l'indonésienne ».



Figure 2 : Principe de fonctionnement de l'échangeur A4/RN486

Le pont est emprunté quotidiennement par 80 000 véhicules et se situe sur l'itinéraire principal pour les échanges entre l'A86 et l'A4 direction province. En raison de sa forte fréquentation et de la complexité d'utilisation de l'échangeur A4/RN486, il constitue actuellement un point noir du réseau de circulation de l'est parisien : les circulations locales et autoroutières ne parviennent plus à s'écouler normalement, confrontées à des embouteillages quotidiens, les bus empruntant ce pont ne peuvent plus assurer la qualité de service attendue par les usagers³, les liaisons cyclistes et piétonnes de part et d'autre de la Marne sont interrompues et non sécurisées.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement de la région Ile-de-France (DRIEA).

Les aménagements prévus ont pour principal objectif d'améliorer les conditions de circulation dans la zone d'étude, notamment en fluidifiant les échanges entre l'A86 nord et l'A4. Ce projet a également pour ambition de faciliter les circulations douces, d'améliorer l'insertion du pont dans son environnement, de réduire les nuisances auxquelles sont soumis les riverains et d'améliorer leur cadre de vie.

Afin de répondre à ces objectifs, il est prévu de réaliser :

- au niveau de l'échangeur A4/RN486, une bretelle circulaire permettant de rejoindre l'A4 direction province depuis la RN486, le réaménagement de la bretelle d'accès à l'A4 direction province depuis Champigny-sur-Marne, le déplacement du carrefour à feux, la suppression de l'échangeur dit « à l'indonésienne », un élargissement de la bretelle d'accès au pont depuis l'A4 direction Paris et un déplacement de la bretelle d'entrée vers l'A4 direction Paris ;

³ Le dossier précise que le bus peut mettre jusqu'à ½ heure pour faire un kilomètre.

- à l'est de l'échangeur, un passage supérieur sur l'A4, une rampe d'accès permettant de rejoindre l'A4 en direction de Paris depuis ce passage, l'aménagement d'un giratoire sur la bretelle de sortie de l'A4 direction province, la suppression d'une voie sur cette bretelle et la requalification du boulevard des alliés en boulevard urbain ;
- une passerelle de franchissement de la Marne dédiée aux circulations « douces » ;
- une estacade⁴ côté Nogent-sur-Marne permettant l'accès à cette passerelle depuis la rue de Nazaré ;
- des cheminements et emmarchements côté Champigny-sur-Marne afin de permettre l'accostage des utilisateurs de cette passerelle ;
- un encorbellement⁵ pour piétons et cycles au dessus de l'A4 ;
- une passerelle paysagère⁶ au dessus des bretelles autoroutières.

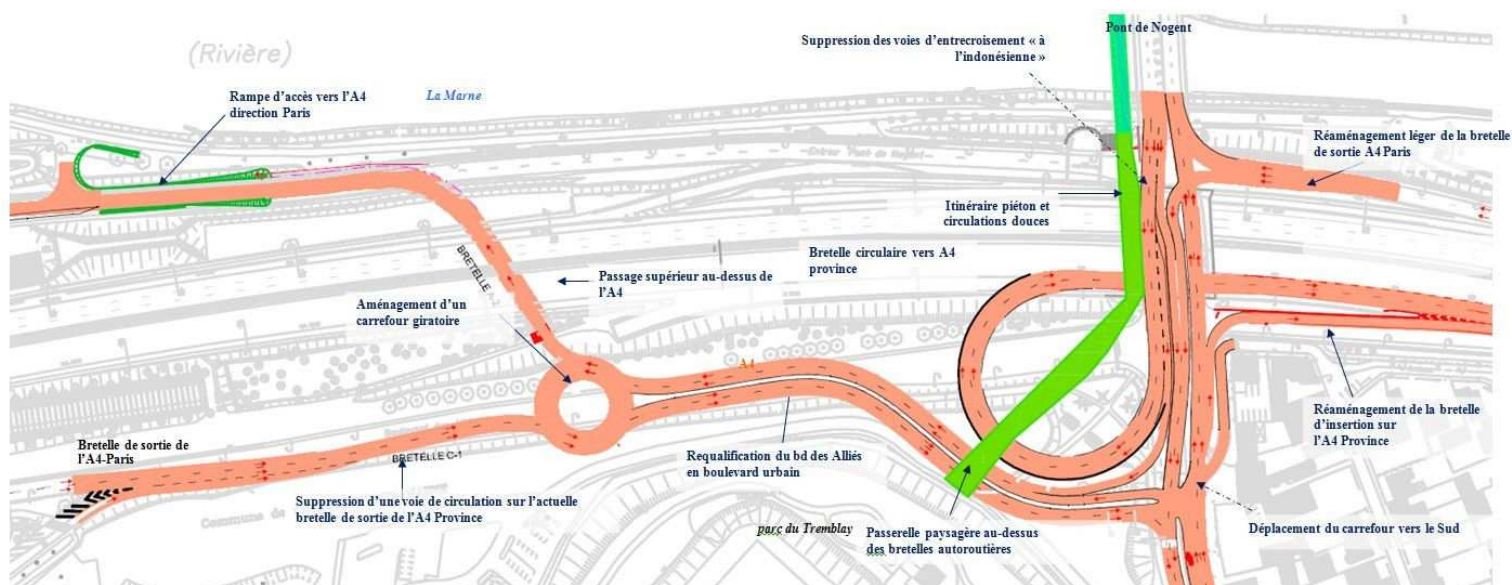


Figure 3 : Ouvrages d'art et infrastructures créés ou modifiés dans le cadre du projet au sud de la Marne

Des aménagements paysagers sont aussi prévus au niveau de la place urbaine du bord de Marne (Nogent-sur-Marne), du parc des rives (Champigny-sur-Marne) et sur les passerelles de franchissement de la Marne et d'accès au parc du Tremblay⁷, au sud-ouest de l'échangeur.

La pose d'écrans de protection acoustique le long de certaines voies nouvelles et existantes est également programmée et une mise aux normes des réseaux d'assainissement de l'autoroute A4 sera effectuée.

Le dossier d'enquête publique ne présente pas le calendrier de la réalisation de ces différents aménagements. Interrogé sur ce point par les rapporteurs, le maître d'ouvrage a indiqué par oral que les travaux de réalisation de la bretelle d'accès à l'A4 direction province seraient les premiers à être engagés et que, pour l'ensemble du projet, les différentes opérations pouvaient s'étaler sur plusieurs années⁸ sans qu'un échéancier précis ne puisse être établi. Les circulations douces et les mesures d'insertion environnementale ne seront donc réalisées que dans un second temps.

Le montant total des dépenses prévues est estimé par le maître d'ouvrage à 41 400 000 € toutes taxes comprises, le financement impliquant plusieurs collectivités.

⁴ Structure légère en élévation conçue sur des appuis et assurant l'accessibilité à la passerelle piétonne.

⁵ Élargissement ponctuel du tablier de l'ouvrage de l'échangeur A4/RN486 en porte à faux par rapport au pont (dans le vide au dessus de l'A4).

⁶ Cette passerelle accueillera, selon le maître d'ouvrage, le « parc de la passerelle » constitué de terrasses plantées d'arbustes ornementaux, de « prairies fleuries », de bosquets et d'arbres de lisière de taille moyenne.

⁷ Parc interdépartemental des sports et de loisirs du Tremblay, établissement créé par les départements de Paris et du Val-de-Marne.

⁸ Il est indiqué en page 253 du dossier d'enquête publique que la durée globale de réalisation de l'aménagement est prévue sur trois ans.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de fournir, dans le dossier d'enquête publique, un phasage des différentes opérations du projet et de leur financement.

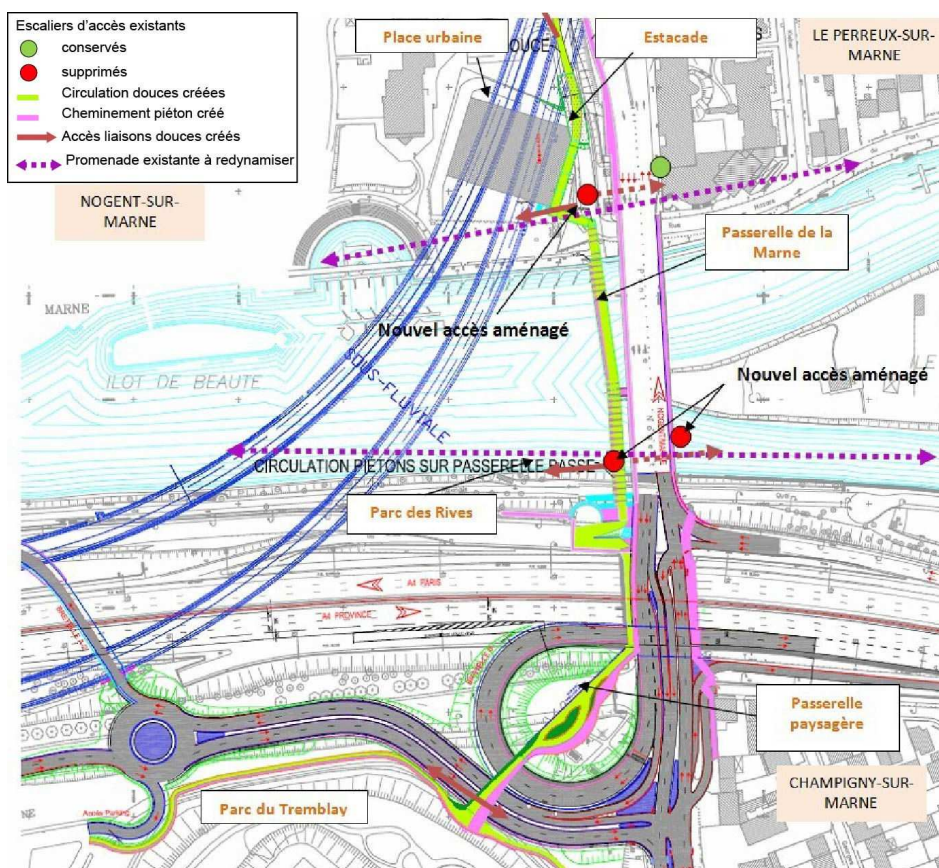


Figure 4 : Vue en plan des principales liaisons douces envisagées dans le cadre du projet

1.3 Procédures relatives au projet

Les dispositions du code de l'environnement s'appliquant à ce projet sont celles postérieures à l'entrée en vigueur du décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement.

Conformément à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, le projet d'aménagement du pont de Nogent-sur-Marne est soumis à la réalisation d'une étude d'impact⁹.

Il sera soumis à enquête publique en vertu des articles L. 123-1 et suivants, et R. 123-1 du même code, portant aussi sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Champigny-sur-Marne. La déclaration d'utilité publique (DUP) vaudra mise en conformité du PLU¹⁰.

En outre, il est prévu que le projet fasse ultérieurement l'objet d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau¹¹.

⁹ Rubrique 6°b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

¹⁰ Article R. 123-23 du code de l'urbanisme.

¹¹ Articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement.

1.4 Autres projets connus

Le dossier mentionne l'existence d'un projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) situé à un kilomètre du pont de Nogent (centre commercial « les promenades de Champigny »). Il est fait état des « impacts localisés » du projet d'aménagement du pont de Nogent pour conclure qu'il ne peut y avoir d'effet cumulé entre ces projets.

Un centre commercial étant une opération de nature à attirer des flux de véhicules, l'Ae recommande de mieux décrire les effets cumulés des deux projets.

1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

L'enjeu principal du projet d'aménagement du pont de Nogent-sur-Marne consiste en l'amélioration des conditions de circulation dans la zone d'étude.

Le projet générera une hausse des trafics automobiles (vitesse et fréquentation). Aucun aménagement spécifique pour les transports en commun (bus) n'étant réalisé, ceux-ci bénéficieront des mêmes effets que les voitures individuelles (plus grande fluidité du trafic).

Les enjeux environnementaux sont liés à la localisation du projet dans un secteur fortement urbanisé, où la circulation automobile est très importante, avec son cortège de nuisances (bruit, pollution, congestion, émission de gaz à effet de serre), et marquée par la présence de la Marne. Ils concernent principalement :

- ses impacts sur les populations locales et les usagers de l'infrastructure en terme de nuisances sonores et de pollution de l'air ;
- les atteintes à quelques milieux naturels, certes dégradés, notamment au nord de Champigny-sur-Marne entre le nord du parc du Tremblay et la Marne et, pendant les travaux, sur la Marne ;
- la gestion du risque inondation ;
- ses impacts, en phase chantier, sur les conditions de circulation et les nuisances qui en découlent.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est clairement présentée et illustrée. Elle est didactique et les explications fournies permettent une bonne compréhension des principaux enjeux du projet par le lecteur.

2.1 Analyse de l'état initial

L'état initial est bien mené. Il reflète le caractère très anthropisé¹² des milieux traversés (milieu urbain dense, bordure du parc du Tremblay, présence de la Marne et de ses rives modifiées par l'homme).

2.1.1 L'air

L'état initial met en évidence la mauvaise qualité de l'air dans la zone d'étude, en particulier pour le NO₂ dont les seuils réglementaires sont régulièrement franchis et pour les BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène, xylènes).

Ainsi pour le NO₂, le seuil réglementaire en France est de 40 µg/m³ en moyenne sur l'année et le seuil d'information est de 200 µg/m³ en moyenne sur une heure. Les valeurs mesurées sur quinze jours en hiver et

¹² En géographie et en écologie, l'anthropisation est la transformation d'espaces, de paysages, d'écosystèmes ou de milieux sous l'action de l'homme.

autant en été sont respectivement de 56,7 µg/m³ et 43,5 µg/m³ dans les quartiers d'habitation proches du projet, avec des pics compris entre 110 et 130 µg/m³ de part et d'autre du pont de Nogent-sur-Marne.

Concernant les BTEX, seul le benzène est réglementé. Ce dernier doit rester sous le seuil de 5 µg/m³ en moyenne sur l'année, avec un objectif de qualité fixé à 2 µg/m³. Les mesures faites in situ dans les mêmes conditions présentent des valeurs 2 µg/m³ (l'été) à 2,8 µg/m³ (l'hiver) sur les sites urbains proches du trafic. De part et d'autre du pont, les valeurs mesurées atteignent 2,8 à 3 µg/m³ l'hiver.

Ces concentrations diminuent lorsque les points de mesure s'éloignent des grands axes de circulation.

La réglementation applicable découle notamment d'une circulaire de 2005¹³. Selon la lecture qu'en fait l'Ae, celle-ci conduirait à ce que le projet fasse l'objet d'une étude « air et santé » de niveau I, qui est le niveau le plus approfondi¹⁴. Ce type d'étude concerne donc les 16 polluants recommandés dans la circulaire (acroléine, dioxyde d'azote, dioxyde de soufre, benzène, particules diesel, chrome, formaldéhyde, 1,3-butadiène, acétaldéhyde, nickel, cadmium, benzo[a]pyrène, arsenic, plomb, mercure, baryum).

L'état initial présenté porte sur les oxydes d'azote, l'ozone, les PM10, le benzène et le dioxyde de soufre, ce qui correspond à une étude de niveau II.

L'Ae recommande de compléter l'état initial sur l'air afin que l'analyse des variantes prenne en compte l'ensemble des polluants automobiles, y compris les particules fines (incluant PM2,5 et PM1), et d'exposer les raisons (sanitaires et réglementaires) du choix des polluants étudiés.

2.1.2 Les risques et périmètres de protections réglementaires

Le secteur est concerné par plusieurs risques et zonages réglementaires. En particulier :

- le plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la Marne et de la Seine dans le département du Val-de-Marne s'applique sur le site du projet, qui traverse le lit mineur de la Marne, la zone de grand écoulement (rouge) et les zones vertes (espace naturel de loisir) et bleues (centre urbain) ;
- le risque lié au transport de matières dangereuses est présent au droit du site ;
- le périmètre de protection rapproché (PPR) de l'usine de Joinville, défini au titre du prélèvement en rivière pour la production d'eau potable, s'étend depuis le pont de Nogent-sur-Marne et à l'aval.

La réglementation du PPRI, qui vaut servitude d'utilité publique, impose que les infrastructures de transport nouvelles soient accompagnées d'une étude hydraulique et de mesures compensatoires garantissant la transparence hydraulique et le maintien du champ d'expansion des crues pour une crue centennale.

2.1.3 L'accidentologie

Le projet étant motivé par les désordres circulatoires existant au niveau du pont de Nogent, une présentation de l'accidentologie sur le secteur serait bienvenue.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par une présentation de l'accidentologie du secteur étudié.

2.1.4 L'urbanisme

Le plan local d'urbanisme (PLU) de Champigny-sur-Marne classe en zone naturelle « N » le parc du Tremblay. La réalisation du projet nécessite donc de modifier la partie où sera construite la voirie prévue par le projet.

Le projet est compatible avec les autres documents d'urbanisme ou de planification (schéma directeur de la région Île-de-France, contrat de plan État-Région, contrat particulier région et département, plan de déplacements urbains, etc.).

¹³ Circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n°2005-2 73 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

¹⁴ Critère déterminant : plus de 50 000 véhicules par jour sur l'infrastructure routière avec des évolutions de la fréquentation routière de plus de 10% (page 211 de l'étude d'impact).

2.1.5 Les milieux naturels

Des inventaires de la faune et de la flore ont été réalisés sur le périmètre d'étude, à l'exception de certains arbres d'alignement longeant l'A14.

La cartographie proposée (page 108) de la flore et des milieux naturels montre la relative pauvreté des milieux traversés, à l'exception de la ripisylve (dégradée) de la Marne. Six espèces exotiques envahissantes ont colonisé les espaces disponibles.

Toutefois la fonction paysagère de la végétation est importante dans ce contexte fortement urbanisé.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

La définition du projet d'aménagement du pont de Nogent-sur-Marne est le résultat de réflexions qui ont débuté en 2001 et qui ont abouti à présenter trois scénarios au cours d'une concertation publique organisée en 2003¹⁵ et à laquelle étaient notamment représentées les communes de Nogent-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne et Champigny-sur-Marne.

À l'issue de cette première phase de concertation, deux scénarios supplémentaires (scénarios 4 et 5) ont été envisagés, le scénario 5 ayant lui-même fait l'objet de plusieurs variantes (A, B, B optimisée et C).

C'est donc au total huit variantes différentes du même projet qui ont été examinées et qui sont présentées dans l'étude d'impact. L'Ae relève qu'aucune ne prévoit d'aménagement spécifique pour les transports en commun.

Une analyse comparative de ces variantes est effectuée à l'aide de critères de comparaison reposant sur la capacité de la solution à répondre aux besoins identifiés (amélioration des circulations locales par décongestion du trafic et valorisation des déplacements doux) et sur la façon dont elle prend en compte l'environnement (impacts sur la qualité des eaux superficielles et sur la qualité de l'air, réduction des nuisances sonores, et insertion paysagère). Pour chaque critère, une note est attribuée, et la solution 5B optimisée est finalement retenue.

Toutefois, les modalités d'attribution de ces notes ne sont pas précisées, la pondération utilisée n'est pas explicite et certaines évaluations mériteraient d'être plus clairement justifiées¹⁶.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de détailler et de justifier plus précisément les modalités d'évaluation des variantes examinées.

2.3 Analyse des impacts du projet

2.3.1 Impacts en phase chantier

La mise en œuvre des travaux prévus dans le cadre du présent projet engendrera des modifications significatives dans l'organisation des circulations sur le pont de Nogent-sur-Marne et au niveau de l'échangeur A4/RN486. Au vu des difficultés rencontrées dans ce secteur et compte tenu du fait que les travaux pourraient s'échelonner sur plusieurs années, il conviendra de veiller à ce que ces travaux ne soient pas à l'origine de complications supplémentaires pour les usagers des ouvrages concernés et donc de nuisances supplémentaires pour les riverains. Si des déviations ou des fermetures de voies sont bien prévues en phase chantier, l'étude d'impact ne décrit pas précisément comment seront organisées les circulations

¹⁵ Cette concertation publique s'est déroulée dans le cadre de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme.

¹⁶ Par exemple, le scénario 5 a la note maximale en ce qui concerne le critère « intégration paysagère » alors qu'il prévoit la réalisation de nouvelles passerelles par-dessus l'A4, la Marne et les futures bretelles d'accès, ce que ne prévoit pas le scénario 2 qui a une note inférieure. Ou encore, les notes permettant d'évaluer le respect de l'environnement par les scénarios relèvent d'un choix non explicite portant sur la qualité de l'air, le bruit, la qualité des eaux superficielles et l'intégration paysagère, mais pas sur l'imperméabilisation des sols ou d'autres critères.

pendant les travaux. Elle n'indique pas non plus si ces modifications seront susceptibles d'augmenter les temps de trajet des usagers ou les itinéraires de report envisagés.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de décrire les impacts du chantier sur les conditions de circulation dans la zone d'étude et de préciser les mesures de réorganisation des circulations prévues pendant toute la durée des travaux.

La réalisation du pilier central de la nouvelle passerelle nécessitera également la pose d'un batardeau¹⁷ dans le lit de la Marne en limite de périmètre de protection rapprochée pour le captage en eaux potables de l'usine de Joinville. Les conséquences éventuelles d'une crue de cette rivière pendant les travaux ne sont pas examinées.

En outre, des travaux sont prévus au dessus de la Marne (remise partielle en peinture de l'actuel pont, création de la nouvelle passerelle, aménagement de la passerelle, etc.) sans que le dossier ne précise si des précautions particulières seront prises afin d'éviter la chute de matériaux ou de substances potentiellement polluantes dans la rivière.

Le choix du maître d'ouvrage de présenter séparément le dossier au titre de la loi sur l'eau et l'étude d'impact ne l'exonère pas de décrire suffisamment dans cette dernière les impacts de son projet sur l'eau et les milieux aquatiques.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de détailler les précautions prises afin d'éviter, de réduire et de compenser les impacts éventuels des travaux prévus dans le lit de la Marne, notamment en cas de crue, et au dessus.

2.3.2 Impacts en phase exploitation

Milieux naturels et espaces de loisir

Le projet s'inscrit en proche banlieue parisienne dans un secteur fortement urbanisé où les espaces verts sont rares. Il augmente la superficie consacrée à la chaussée et réduit de 0,8 ha l'emprise du parc du Tremblay en bordure de celui-ci. Les aménagements prévus nécessitent également l'abattage d'une partie des arbres d'alignement présents de part et d'autre du boulevard des alliés ainsi que le long du boulevard Albert 1^{er}. Le projet aura pour conséquence définitive d'augmenter les surfaces artificialisées dans ce secteur. Le dossier prévoit néanmoins le réaménagement et l'extension d'un parc le long des berges de la Marne, et la réalisation d'autres plantations, qui devront faire l'objet d'un suivi pour en garantir la pérennité (voir partie 2.4 du présent avis).

Déplacements et circulation

Le principal objectif du projet est d'améliorer les conditions de circulation sur l'actuel pont, tout en créant de nouvelles infrastructures pour les vélos et les piétons. Son effet devrait être une fluidification du trafic automobile qui se caractérise, dans les résultats présentés dans le dossier d'enquête publique, par une augmentation des vitesses moyennes sur le pont.

Cette augmentation ne concerne cependant pas tous les axes qui sont actuellement congestionnés, comme la bretelle de sortie de l'A4 – province vers le pont. L'augmentation de la vitesse de circulation cumulée avec l'attractivité de la nouvelle zone commerciale envisagée, la création du réseau et des gares du grand Paris express¹⁸, ou encore le projet de contrat de développement territorial pourraient conduire, à plus long terme, à une augmentation significative des flux, voire même de la congestion dans le secteur.

Les gains pour les transports en commun (bus) restent modestes¹⁹ et aucun aménagement spécifique n'est prévu pour favoriser leur utilisation.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser s'il est prévu de prendre des dispositions favorisant l'utilisation des transports en commun.

¹⁷ Barrage d'eau provisoire permettant de travailler à sec sous le niveau de la surface.

¹⁸ Le dossier se contente de mentionner la création de gares liées au réseau de transport du Grand Paris, en indiquant que leur accès sera facilité par le projet.

¹⁹ Selon les indications données par oral aux rapporteurs, le gain espéré pour la traversée du site par le bus est de quelques minutes.

Bruit et nuisances sonores

L'étude d'impact présente, à l'horizon 2030, les niveaux sonores estimés dans des situations avec et sans projet.

Selon l'étude d'impact, les écarts entre le jour et la nuit sont limités à 3 dB(A). Le maître d'ouvrage considère donc que la nuit est « dimensionnante » pour le projet, c'est-à-dire que le respect des valeurs réglementaires de nuit permettra de garantir leur respect de jour, ces dernières étant supérieures aux premières de 5 dB(A)²⁰. Le dossier présente ainsi des modélisations sur la période de jour (6h-22h). Une solution permettant de ne pas dépasser 63 dB(A) est alors recherchée. L'Ae remarque que cette analyse ne permet cependant pas de prendre en compte de manière satisfaisante les bâtiments pour lesquels les écarts jour/nuit sont inférieurs à 3 dB(A).

Par ailleurs, les simulations montrent que pour plusieurs bâtiments l'objectif de 63 dB(A) est dépassé. Le maître d'ouvrage prévoit donc de réaliser des écrans de protection acoustique en plusieurs points de la zone d'étude. Des simulations complémentaires ont été réalisées dans l'hypothèse où ces écrans avaient été posés. Le maître d'ouvrage constate que ces protections ne permettent pas d'atteindre les objectifs affichés pour tous les bâtiments et, pour dix d'entre eux, des traitements de façade complémentaires sont prévus : « l'ensemble des bâtiments énumérés précédemment, excepté les immeubles collectifs construits après 1978, nécessite un traitement de façade complémentaire après vérification de la qualité des ouvrants, soit environ dix pavillons »²¹.

En outre, l'Ae note que les simulations effectuées montrent l'existence en 2030 de plusieurs bâtiments pour lesquels les niveaux LAeq(6h-22h)²² dépasseraient 70 dB(A) de jour et qui constitueraient donc d'éventuels points noirs du bruit en dépit des différentes protections envisagées.

Par ailleurs, les rapporteurs ont pu noter que de nouveaux bâtiments avaient récemment été construits dans la zone d'étude, dont deux à proximité directe du pont et de la rue de Nazaré, et que ces immeubles n'avaient pas été pris en compte dans les simulations acoustiques.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage :

- ***de compléter l'étude acoustique afin que celle-ci traite exhaustivement le bruit de nuit ;***
- ***de préciser si après réalisation du projet et des protections acoustiques, certains bâtiments constitueront encore des points noirs bruit, et d'en envisager le traitement à l'occasion de ce projet ;***
- ***de prendre en compte l'ensemble des bâtiments présents dans la zone d'étude.***

L'air

L'évaluation des risques sanitaires présentée dans le dossier est de niveau II. Elle ne prend en compte que le benzène, alors que la circulaire de 2005 susmentionnée recommande de prendre en compte 16 substances polluantes dans les études de niveau I.

L'Ae recommande de réaliser une évaluation des risques sanitaires de niveau I. Elle recommande d'inclure spécifiquement les différentes particules fines (PM10, PM2,5 et PM1).

Le risque inondation

L'étude d'impact montre que le projet nécessitera 367 m³ de remblais et générera 278 m³ de déblais. Ainsi 89 m³ de matériaux seront ajoutés dans la zone d'aménagement. Le maître d'ouvrage précise que ce volume devrait être compensé par les aménagements prévus au niveau du parc des Rives en bordure de la Marne (élargissement du cheminement actuel et de la promenade des pêcheurs). Cependant, il ne fournit pas les

²⁰ Ces seuils sont fixés par l'article R. 571-47 du code de l'environnement et l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

²¹ La date du 6 octobre 1978 découle de la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transport terrestre.

²² Il s'agit des indicateurs définis à l'article 1 de l'arrêté du 5 mai 1995 ; ils sont évalués à 2 mètres en avant des façades, fenêtres fermées ; ils sont mesurables selon les normes NF S 31-085 (bruit routier) et NF S 31-088 (bruit ferroviaire)

quantités de déblais qui seront effectivement prélevées du fait de ces travaux et indique qu'une étude détaillée devra être réalisée dans le cadre d'un dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

L'urbanisation

L'étude d'impact évalue en quelques lignes les conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation. Elle conclut qu'il sera sans conséquence significative sur l'urbanisation du secteur.

Sans remettre en cause cette conclusion relative à l'urbanisation du secteur, l'Ae souligne que la facilitation des transports individuels en zone urbaine peut conduire à favoriser l'étalement urbain dans des secteurs situés au-delà du strict périmètre du projet.

L'Ae recommande d'apprécier les impacts du projet sur l'urbanisation à une échelle plus large que le strict périmètre du projet.

2.4 Mesures de suivi

Conformément au décret du 29 décembre 2011, l'étude d'impact comporte une présentation des principales modalités de suivi, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, et du suivi de leurs effets. Toutefois, cette partie est présentée de manière très succincte et trop générique.

En outre, le maître d'ouvrage apporte des précisions quant à l'organisation de la gestion et de l'entretien ultérieurs des ouvrages projetés : pour chaque équipement modifié ou créé, l'entité chargée de l'entretien est mentionnée (commune, conseil général, État, etc.).

En ce qui concerne les modalités de suivi des mesures en phase travaux, l'étude d'impact indique que les mesures envisagées seront décrites dans des « notices d'environnement » intégrées dans les dossiers de consultation des entreprises (DCE). Un contrôle de la prise en compte de ces mesures devra être réalisé par le(s) maître(s) d'oeuvre, ainsi que par la DRIEA. Toutefois, le dossier ne précise pas comment sera organisé ce contrôle (durée, fréquence, sites concernés, etc.). Cet aspect est d'autant plus important que, selon le maître d'ouvrage, les travaux devraient s'étaler sur plusieurs années.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'exposer de manière plus précise les modalités de suivi des mesures environnementales en exploitation, ainsi que les modalités du contrôle de la prise en compte des mesures que les entreprises devront mettre en œuvre pendant la phase travaux.

Par ailleurs, le dossier indique qu'un suivi des plantations sera réalisé « au minimum durant les deux premières années ». Ces plantations seront localisées dans des secteurs fortement urbanisés et très marqués par l'activité humaine, ce qui constitue un contexte défavorable à leur développement et leur maintien ultérieur. Considérant qu'elles constituent des éléments essentiels de l'intégration paysagère des futurs aménagements, leur suivi devrait permettre d'assurer leur pérennité sur une période allant au-delà de deux ans.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter des modalités de suivi des plantations permettant d'assurer leur reprise jusqu'à leur développement pérenne.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique, qui s'articule sur une dizaine de pages, est clair, synthétique et reprend correctement les principaux éléments de l'étude d'impact. Néanmoins, il ne présente qu'une unique illustration qui ne couvre pas la totalité de la zone d'étude.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage d'illustrer le résumé non technique par des cartes et représentations visuelles appropriées. Elle recommande par ailleurs de l'adapter pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.

* * *
* *
*



Source : N. MAYEUR / A. RENAUD – C. MORRIS – APS Aménagement du pont de Nogent, 2007

Figure 5 : Passerelle piétonne projetée pour le franchissement de la Marne