



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur l’amélioration de l’offre RER entre Villiers-
sur-Marne – Le Plessis-Trévisé (94) et Roissy-
en-Brie (77)
et la mise en compatibilité des plans locaux
d’urbanisme d’Émerainville (77), Noisy-le-
Grand (93) et Pontault-Combault (77)**

n°Ae : 2018-66

Avis délibéré n° 2018-66 adopté lors de la séance du 24 octobre 2018

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 24 octobre 2018 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'amélioration de l'offre RER entre Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Tréville (94) et Roissy-en-Brie (77) et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme d'Émerainville (77), Noisy-le-Grand (93) et Pontault-Combault (77).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Annie Viu, Michel Vuillot, Véronique Wormser

En application de l'article 9 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 le présent avis.

Était absent : François Letourneux

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète de Seine et Marne en application de l'article L.122-14 du code de l'environnement, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 26 juillet 2018.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 14 août 2018 :

- la préfète de Seine et Marne,
- le préfet de Seine Saint-Denis,
- le préfet du Val de Marne,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de la région Ile-de-France, qui a transmis une contribution en date du 19 septembre 2018.

Sur le rapport de Pascal Douard et Philippe Ledenvic, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte 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 vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1-1 du code de l'environnement). Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (R. 122-13).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

L'amélioration de l'offre du réseau express régional (RER) entre Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Tréville (94) et Roissy-en-Brie (77), sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, porte sur la fréquence, la vitesse et le confort des trains pour les voyageurs commençant ou terminant leur trajet entre ces deux gares. Elle requiert notamment la création d'une troisième voie entre Emerainville-Pontault-Combault et Villiers-sur-Marne.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

- l'amélioration de la desserte de l'est francilien par les transports en commun, ses conséquences sur les déplacements et, indirectement, sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) et sur la pollution de l'air, ainsi que sur les développements urbains induits ;
- la préservation de la biodiversité des bois Saint-Martin et de Célie, milieux naturels d'exception en petite couronne d'Île-de-France couverts par un arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB), ainsi que de l'emprise artificialisée par la base travaux ;
- l'augmentation des nuisances sonores et des vibrations vis-à-vis des riverains.

Le dossier présenté à l'Ae est globalement clair, pédagogique et répond formellement au contenu des études d'impact précisé par le code de l'environnement. Il n'appréhende cependant pas le projet dans toutes ses composantes : les compensations du défrichement d'espaces boisés classés ainsi que la caractérisation de l'état initial des sites envisagés pour la base vie de Noisy-le-Grand et la mesure de compensation retenue devraient y figurer. Certaines précisions et descriptions de mesures prises pour compenser les impacts sont renvoyées aux procédures ultérieures (autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau, autorisation de défrichement, demande de dérogation espèces protégées, etc.), ce qui nuit à la complétude du dossier. Par ailleurs, les conséquences des aménagements de la ligne sur les déplacements sont peu décrites. Enfin, le traitement des impacts sur le bruit n'est pas conforme à la réglementation.

Les principales recommandations formulées par l'Ae sont :

- de compléter l'étude d'impact, notamment en ce qui concerne le défrichement dans le bois Saint-Martin et de compenser l'ensemble des surfaces déboisées ;
- de caractériser les sites des bases vies envisagées à Noisy-le-Grand ainsi que celui de la mesure de compensation et de démontrer ainsi le bien-fondé de celle-ci ;
- de reprendre l'analyse des impacts du projet sur le bruit et de proposer des mesures de protection par tronçon homogène en privilégiant les réductions à la source ;
- de développer l'analyse des conséquences du projet sur le développement urbain.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Par ailleurs, l'avis de l'Ae porte également sur les évaluations environnementales des mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Noisy-le-Grand, Emerainville et Pontault-Combault nécessitées par le projet. L'Ae recommande de préciser les mesures prévues pour compenser les pertes de biodiversité occasionnées par les modifications de zonage et de règlement, dans le respect du principe d'absence de perte nette de biodiversité inscrit à l'article L. 163-1 du code de l'environnement, notamment en réservant des espaces nécessaires au maintien d'un périmètre et de fonctionnalités écologiques pour l'APPB modifié au moins équivalents à ceux de l'APPB actuel.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

La fréquentation du RER E, qui dessert l'est francilien et relie la gare Saint-Lazare à Paris à celle de Tournan-en-Brie (77), connaît une croissance de 3 % par an depuis 2005. Au regard des projections à long terme (2030) tenant compte du développement des communes traversées, la croissance attendue est de +2,6 % par an. Du fait d'un nombre de voies variables (de deux à quatre) et de la mixité des circulations (RER, Transilien, Intercités, fret, omnibus ou directs selon le cas), cette ligne présente des fortes contraintes d'exploitation, occasionnant des retards récurrents – voire des suppressions de trains – ou des conséquences en cascade sur l'ensemble du trafic, ainsi que des situations d'inconfort² pour les voyageurs aux heures de pointes du matin.

L'amélioration de l'offre RER prévoit à la fois une augmentation de la fréquence des trains³ et une amélioration de la régularité des trains entraînant la diminution des temps de trajet, par création d'une troisième voie entre Villiers-sur-Marne Le Plessis-Tréville et Émerainville Pontault-Combault n'obligeant plus les RER E à des arrêts prolongés pour laisser la priorité aux trains rapides. Ce projet prend en compte les modifications de service liées à la réalisation de la gare de Bry-Villiers-Champigny et à l'ouverture de la ligne 16 du Grand Paris Express.

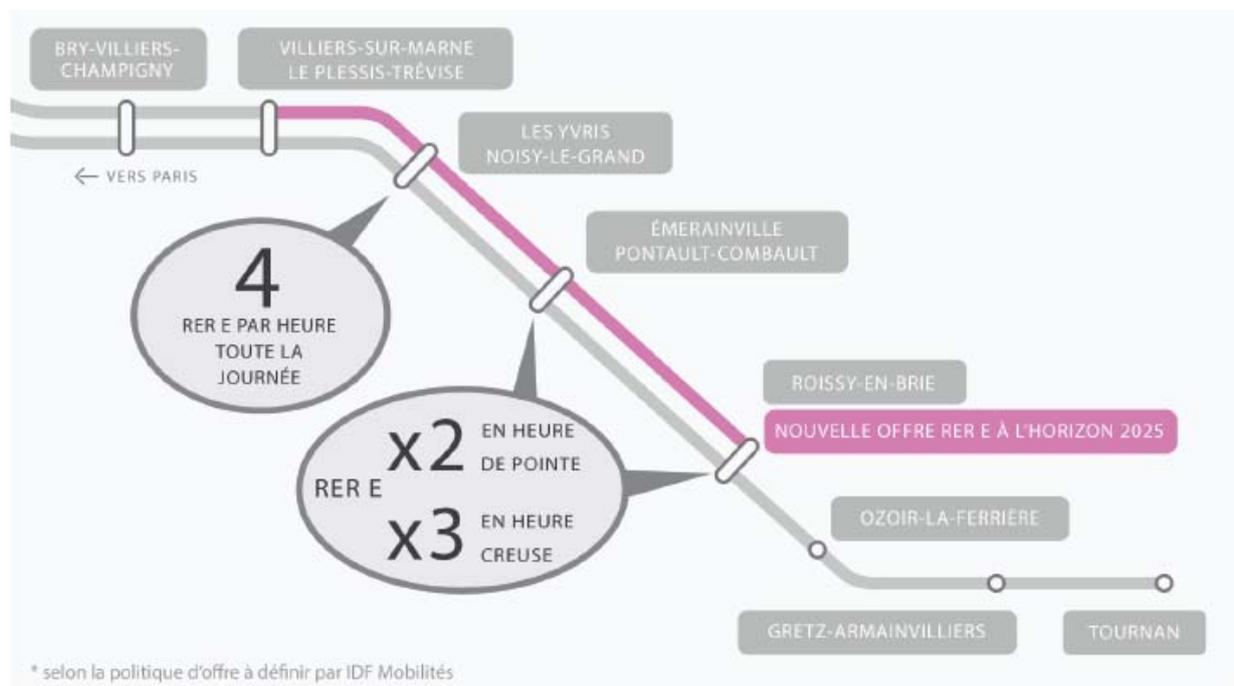


Figure 1 : Amélioration de l'offre RER E (source : dossier)

² Île-de-France Mobilités définit une situation d'inconfort comme un train dont plus de 90 % des places assises sont occupées sur un temps supérieur à 25 minutes

³ Soit 4 trains par heure à Yvris-Noisy le Grand toute la journée, 8 trains en heure de pointe et 6 trains en heures creuses entre Émerainville Pontault-Combault et Roissy-en-Brie.

Ces orientations ont été approuvées le 1^{er} juin 2016 par le conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) devenu depuis Île-de-France Mobilités. Île-de-France Mobilités financera intégralement le matériel roulant nécessaire au projet⁴. Le projet, baptisé RER E Est +, est cofinancé par la Région Île-de-France et l'État. Les études d'avant-projet sont inscrites au contrat de projet Etat-Région 2015-2020.

1.2 Présentation du projet

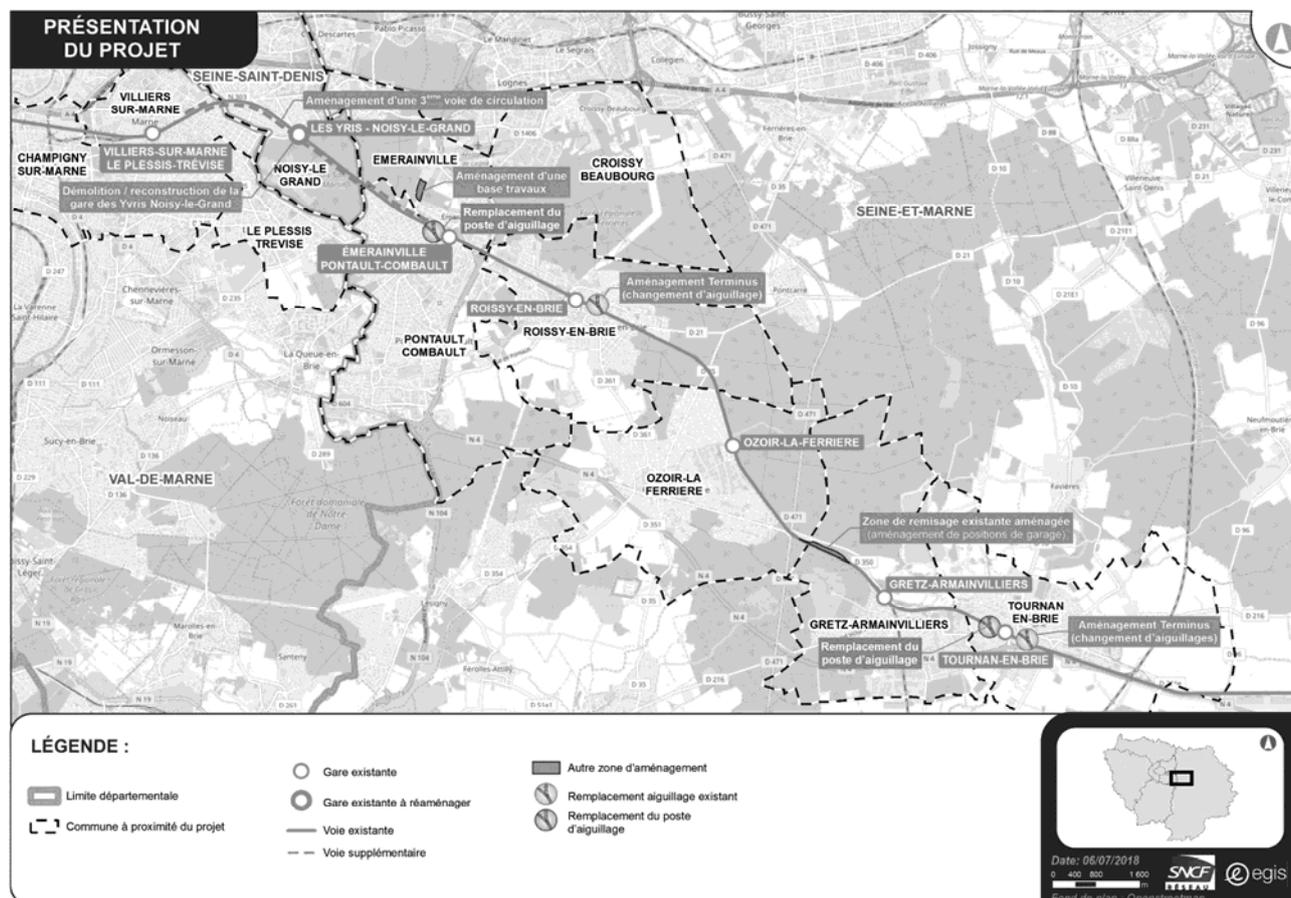


Figure 2 : Présentation du projet (source : dossier)

Le projet prévoit les aménagements suivants :

- création d'une troisième voie :
 - au sud des voies existantes, entre Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Tréville (94) et l'extrémité est du bois Saint-Martin, nécessitant le ripage⁵ vers le nord de ces deux voies dans la partie ouest jusqu'à la gare Les Yvris – Noisy-le-Grand (93) ;
 - au nord, à l'est du bois Saint-Martin jusqu'à la gare d'Émerainville – Pontault-Combault (77),
 le raccordement des voies créées avec les voies existantes se faisant à la sortie du bois ;
- démolition et reconstruction de la gare Les Yvris – Noisy-le-Grand, avec remplacement d'un pont et création d'une passerelle voyageurs pour relier les quais ;

⁴ La plus grande partie du matériel sera remplacé dans le cadre du projet Eole (voir avis Ae n°2011-67 du 21 décembre 2011). Quatre dernières rames seront remplacées à l'occasion de ce projet.

⁵ Déplacement d'une voie ferrée sans avoir à la démonter

- aménagement d'un terminus à deux voies à quai à Roissy-en-Brie (77) et optimisation du terminus de Tournan (77)⁶ ;
- aménagement de positions de remisage des trains sur le faisceau de voies existant de Gretz Salonique (77) ;
- remplacement du poste d'aiguillage d'Émerainville par un poste d'aiguillage informatisé et renouvellement du poste d'aiguillage de Tournan ;
- démolition et reconstruction de six passages supérieurs (quatre ponts situés dans le bois Saint-Martin (77), deux ponts à Noisy-le-Grand (93)) et d'un passage souterrain à Villiers-sur-Marne ;
- ajout de clôtures en bois végétalisées le long de la nouvelle voie à Noisy-le-Grand (93).

Les travaux devraient se dérouler entre début 2022 et fin 2025. Ils nécessitent une base travaux et des « bases vie » sur les communes de Villiers-sur-Marne, Noisy-le-Grand à proximité de la gare Les Yvris, Émerainville et Gretz-Armainvilliers. Le dossier localise également dans l'emprise du projet une zone pour la mise en œuvre d'une mesure de compensation.

L'étude d'impact prend en compte les remplacements de matériel roulant décidés par ailleurs.

Le coût du projet est estimé à 157,85 millions d'euros, dont 27,2 millions d'euros pour les études et 7,7 millions d'euros pour les mesures environnementales (incluant 6,4 millions d'euros pour des travaux d'assainissement).

1.3 Procédures relatives au projet

La concertation prévue par les articles L. 103-2 et suivants du code de l'urbanisme s'est déroulée du 16 janvier au 3 mars 2017. Le bilan de la concertation est joint au dossier.

Le dossier est présenté en vue de la déclaration d'utilité publique des travaux⁷ et de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Émerainville, de Noisy-le-Grand et de Pontault-Combault⁸, les emprises du projet empiétant sur des espaces boisés classés par ces plans. Le maître d'ouvrage prévoit par la même occasion la conduite de l'enquête parcellaire⁹.

Le code de l'environnement prévoit qu'une étude d'impact s'impose aux travaux de construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance (Article R. 122-2 rubrique 5°), ce qui est notamment le cas du tronçon concerné par le dossier. Cette étude d'impact doit faire l'objet d'un avis de l'Ae, la maîtrise d'ouvrage des travaux étant assurée par SNCF Réseau. La préfète de Seine-et-Marne ayant transmis la demande d'avis au titre de l'article L. 122-14 du code de l'environnement (procédure coordonnée), cet avis porte également sur les évaluations environnementales des mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Noisy-le-Grand, Emerainville et Pontault-Combault nécessitées par le projet.

⁶ En toute rigueur, cette dernière opération du schéma directeur de la ligne peut être réalisée indépendamment du projet.

⁷ Articles L. 110-1 à L.122-7 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

⁸ Articles L. 153-54 et suivants du code de l'urbanisme

⁹ Article L. 131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Le dossier fera l'objet d'une enquête publique conformément à l'article L. 123-2 du Code de l'environnement. Elle est prévue en avril 2019.

Le dossier indique que plusieurs procédures ultérieures seront nécessaires :

- une procédure « loi sur l'eau » spécifique, le projet ne semblant pas nécessiter une autorisation à ce titre ;
- une autorisation de défrichement¹⁰ ;
- une demande de dérogation relative aux espèces protégées¹¹.

La réalisation d'une troisième voie dans le bois Saint-Martin, propriété privée clôturée, nécessite également la modification du périmètre d'un arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB)¹² qui en couvre la plus grande partie¹³. Cette procédure n'étant pas spécifiquement décrite par le code de l'environnement, le maître d'ouvrage prévoit de ne solliciter cette demande qu'une fois le projet déclaré d'utilité publique.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

- l'amélioration de la desserte de l'est francilien par les transports en commun, ses conséquences sur les déplacements et, indirectement, sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) et sur la pollution de l'air qui leur sont liés d'une part, ainsi que sur les développements urbains induits d'autre part ;
- la préservation de la biodiversité des bois Saint-Martin et de Célie, milieux naturels d'exception en petite couronne d'Île-de-France, compte tenu des emprises de la troisième voie dans leur traversée, ainsi que de l'emprise artificialisée par la base travaux ;
- l'augmentation des nuisances sonores et des vibrations vis-à-vis des riverains.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est didactique et détaillée, parfois répétitive. Elle comporte les volets requis par l'article R. 122-5 du Code de l'environnement.

Toutefois, certains d'entre eux sont incomplets, le maître d'ouvrage ayant considéré qu'ils pourraient n'être fournis qu'au cours des procédures ultérieures. L'Ae rappelle que l'étude d'impact a vocation à traiter tous les enjeux de façon proportionnée, le bilan des avantages et des inconvénients du projet nécessaire à la démonstration de son utilité publique ne pouvant faire l'impasse sur les enjeux les plus importants. En particulier, le défrichement d'espaces boisés classés dans le bois Saint-Martin constituant un des enjeux majeurs du dossier, il doit être abordé dans l'étude d'impact dès la demande de DUP, sans attendre la demande d'autorisation de défrichement.

¹⁰ Article L. 211-1 du code forestier

¹¹ Article L. 411-2 du code de l'environnement

¹² Articles R. 411-15 et suivants du code de l'environnement

¹³ Arrêté n°2006-3713 du préfet de Seine-Saint-Denis

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact pour l'enquête publique, notamment en ce qui concerne le défrichement prévu dans le bois Saint-Martin, et, le cas échéant, de l'actualiser à l'occasion de la demande d'autorisation de défrichement et de la demande de modification du périmètre de l'arrêté préfectoral de protection de biotope du bois Saint-Martin.

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Environnement général

L'étude d'impact distingue une aire d'étude immédiate (emprise du projet), rapprochée (50 à 80 m de part et d'autre des voies ferrées), principale (500 m de part et d'autre des voies) et éloignée (2 km autour de l'aire d'étude rapprochée). Alors que la base travaux d'Émerainville est prise en compte dans l'aire d'étude rapprochée, les différentes options possibles pour les bases vie de Noisy-le-Grand ne sont pas représentées. Deux scénarios sont prévus pour les bases vie en dehors de l'aire d'étude principale, à la lisière du bois Saint-Martin. De ce fait, à ce stade, l'état initial ne décrit pas les enjeux environnementaux qui les concernent. De même, le site susceptible d'accueillir une mesure de compensation du projet n'est pas caractérisé (aucune information sur ses milieux et les espèces qu'ils accueillent).

L'Ae recommande de caractériser l'état initial du site d'accueil de la mesure de compensation du projet, ainsi que celui des différentes options envisagées pour la base vie de Noisy-le-Grand.

L'aire d'étude se situe entre la vallée de la Marne et celle de la Seine. Elle est essentiellement située sur le plateau de la Brie. Le territoire correspondant est majoritairement urbanisé par de l'habitat individuel, à l'exception notable du bois Saint-Martin (285 ha), du bois de Célie (125 ha) et des bois qui entourent la zone de remisage de Gretz-Armainvilliers (voir figure 3 page suivante). Dans la traversée du Bois Saint-Martin, la plateforme ferroviaire se situe en déblai avec un maximum de près de 5,5 mètres de dénivelé.

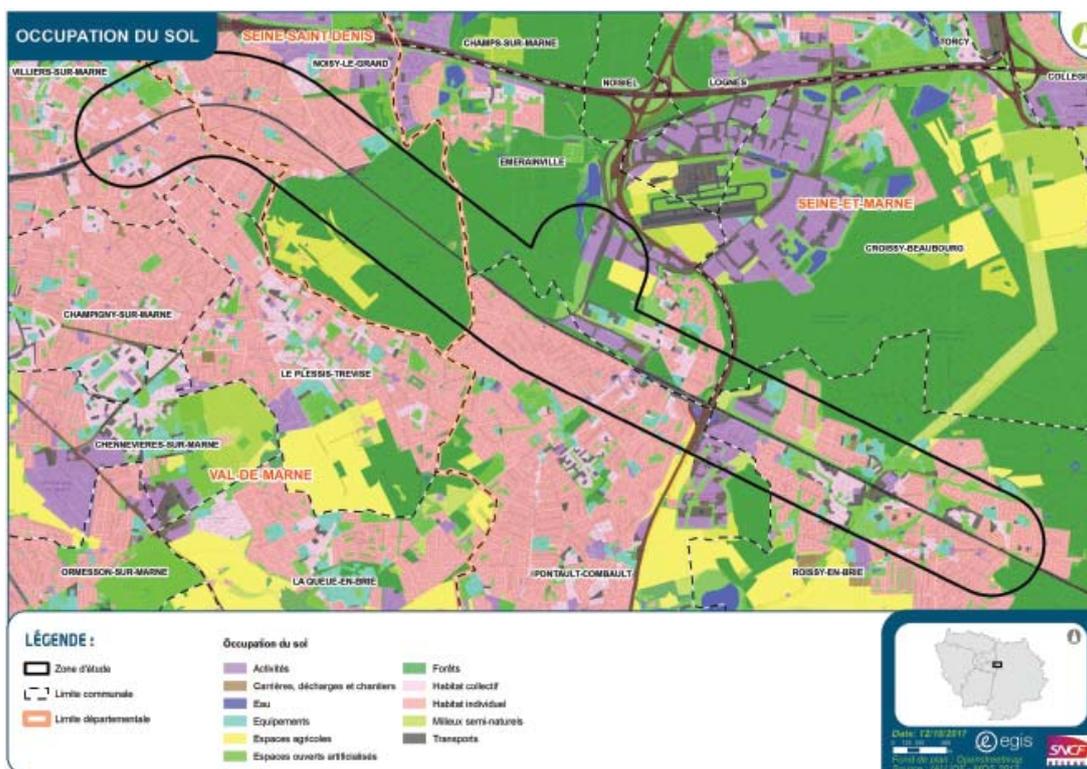


Figure 3 : Occupation du sol sur le secteur Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie (source : dossier)

2.1.2 Sols

Les limons recouvrent les calcaires de Brie, les argiles vertes, les glaises et marnes qui affleurent à l'est et à l'ouest. Les argiles sont à l'origine d'un risque de retrait et de gonflement pouvant affecter les communes de Noisy-le-Grand, Roissy-en-Brie, Villiers-sur-Marne et Tournan-en-Brie.

2.1.3 Eau

Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie 2016-2022 recense une masse d'eau souterraine dans le secteur d'étude, « Tertiaire du Brie-Champigny et du Soissonnais », dont l'état quantitatif est bon mais dont l'état chimique est médiocre à cause des pesticides et des nitrates. Elle n'est pas utilisée pour l'alimentation en eau potable.

Une nappe d'eau affleurante (marnes vertes et supra gypseuses) se retrouve dans les quatre communes mentionnées comme étant sujettes aux phénomènes de retrait et de gonflement des argiles. Elle peut être à l'origine d'inondations par remontée de nappe.

Deux cours d'eau traversent l'aire d'étude, le Morbras au niveau de la commune de Roissy-en-Brie, dont l'état écologique et chimique est jugé médiocre, et la Marsange au niveau de la commune de Tournan-en-Brie, dont l'état écologique et chimique est considéré comme mauvais. Ces cours d'eau peuvent déborder de manière ponctuelle mais la voie ferrée n'est affectée par aucun autre risque d'inondation.

Le dossier n'indique pas de quelle façon les eaux pluviales de la plateforme ferroviaire sont gérées. Selon les informations confiées aux rapporteurs lors de leur visite, actuellement, ces eaux ne sont ni collectées, ni traitées.

2.1.4 Milieu naturel

Deux zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique¹⁴ (ZNIEFF) de type I (Bois Saint-Martin n°FR110020420 et Parc de la Malnoue et bois de Célie n°FR110020194) et trois ZNIEFF de type II (Bois Saint-Martin et bois de Célie n°FR110030018, Forêt d'Armainvilliers et de Ferrières n°FR110001182, et Forêts de la Léchelle et de Coubert n°FR110020154) sont recensées dans la zone d'étude. Cette dernière ZNIEFF n'est néanmoins pas reprise dans le tableau des ZNIEFF, alors que celui-ci en mentionne d'autres hors aide d'étude.

L'Ae recommande d'assurer la cohérence du tableau des ZNIEFF et de leur description dans le dossier.

Les espèces visées par l'APPB sont la Lobélie brûlante pour ce qui concerne la flore, la Bondrée apivore, le Pic mar, le Pic noir pour ce qui concerne les oiseaux, la Salamandre terrestre, la Grenouille agile, le Triton crêté, le Triton palmé, le Triton alpestre, le Triton ponctué et le Crapaud commun en ce qui concerne les amphibiens, le Lézard vivipare en ce qui concerne les reptiles. L'APPB comporte deux zonages : la zone A (67 ha) correspond à la protection la plus forte,

¹⁴ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

constituée d'un ensemble de mares abritant une herpétofaune (amphibiens, reptiles) très riche ; la zone B (94 ha) est constituée principalement de boisements en partie humides (aulnaies-frênaies). La voie ferrée traverse la zone B, mais ses emprises en sont exclues. De même, elle est bordée d'espaces boisés classés, sans y être incluse. Le Bois Saint-Martin est également classé en espace naturel sensible, mais pas en forêt de protection.

Le Bois Saint-Martin, le parc de la Malnoue et bois de Célie, la forêt d'Armainvilliers et de Ferrière sont, de plus, des périmètres régionaux d'intervention foncière, au sein desquels l'agence des espaces verts d'Île-de-France est autorisée à intervenir par acquisition, préemption, voire expropriation dans certains cas.

Un site Natura 2000¹⁵ (zone de protection spéciale « sites de Seine-Saint-Denis ») se trouve au plus près à 2 300 mètres (Cf. *infra* 2.3.9) du projet.

Le maître d'ouvrage a confié à un bureau d'étude la caractérisation des zones humides selon les deux critères « végétation » (floristique) et « sols » (pédologique) en appliquant la méthode résultant de la décision du Conseil d'État n°386325 du 22 février 2017 et de la note technique du 26 juin 2017 relative à la caractérisation des zones humides. Dans l'aire d'étude rapprochée, 2,93 ha présentent des végétations caractéristiques de zones humides. Le bureau d'étude a également réalisé 66 sondages pédologiques sur les habitats humides et les habitats à végétation non spontanée. Au total, le maître d'ouvrage identifie 3,3 ha de zones humides dans l'aire rapprochée. Le raisonnement qui conduit à ce résultat n'est néanmoins pas totalement explicite dans l'analyse de l'état initial, à partir des données brutes de l'annexe. En outre, les deux cartes fournies dans l'étude d'impact (N° 22 et 23) ont un titre qui ne correspond que partiellement à leur contenu. Enfin, compte tenu de l'état artificialisé du site de Gretz-Salonique, l'étude ne peut pas caractériser ce secteur.

L'élaboration du schéma de cohérence écologique (SRCE) a été l'occasion de qualifier l'effet de coupure de certains corridors écologiques par la ligne du RER E et de localiser les obstacles et points de fragilité des corridors arborés¹⁶. Le SRCE recense les espaces remarquables cités *supra* comme des réservoirs de biodiversité. Seize heurts d'animaux (chevreuils, sangliers) par des trains ont été dénombrés entre 2005 et 2017. Les talus ferroviaires et un muret en pierres sèches au nord des voies ferrées dans le bois Saint-Martin constituent des continuités longitudinales fonctionnelles pour les mammifères, pour les insectes et pour les reptiles. Dans le bois, quatre ponts (dont trois à l'intérieur de la propriété privée qui ne connaissent quasiment aucun trafic motorisé) surplombent la voie ferrée. Celle-ci, à l'entrée de Tournan-en-Brie, et l'une des bases vie envisagées sont situées sur des corridors à fonctionnalité réduite entre les réservoirs de biodiversité recensés par le SRCE.

Une étude des habitats a identifié quatre habitats patrimoniaux : des parvo-roselières pionnières ponctuelles dans le bois Saint-Martin, 1,68 ha de prairies mésophiles de fauche à Tournan-en-Brie, 0,03 ha d'ourlets acidiphiles atlantiques dans le Bois Saint-Martin, 1,66 ha d'aulnaies-frênaies riveraines dans le bois Saint-Martin.

¹⁵ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE "Habitats faune flore", garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive "habitats" sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive "oiseaux" sont des zones de protection spéciale (ZPS) ; (code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26).

¹⁶ Dans l'aire d'étude, sont également identifiés plusieurs « passages difficiles dus au mitage par l'urbanisation ».

Des inventaires faunistique et floristique ont été réalisés. Le tableau de synthèse détaille la présence d'espèces patrimoniales ou protégées. L'analyse de l'étude d'impact s'appuie au moins autant sur le type de milieux et d'habitats inventoriés que sur les données d'observation, plutôt clairsemées, en dépit d'un nombre de jours d'observation important à différentes saisons. Pour ce qui concerne la flore, une seule espèce patrimoniale et protégée, la Drave des murailles, est signalée dans le secteur de Roissy-en-Brie, les autres espèces étant plus communes. Pour ce qui concerne la faune, les secteurs du bois Saint-Martin et de Célie, la base travaux d'Émerainville et la forêt d'Armainvilliers rassemblent neuf espèces d'insectes patrimoniales ou protégées, sept espèces d'amphibiens, trois espèces de reptiles, six espèces d'oiseaux nicheurs, une espèce de mammifère terrestre et neuf espèces de chiroptères, dont la plupart sont protégées. Quatre espèces d'oiseaux présentent un enjeu de conservation de moyen à fort (Verdier d'Europe, Bouvreuil pivoine, Pic épeichette et Pouillot siffleur) et deux espèces sont d'intérêt communautaire (Pic mar et Pic noir) ; parmi les espèces de chauves-souris, le Murin de Daubenton présente un fort enjeu de conservation, mais toutes les espèces sont très présentes (notamment la Pipistrelle commune (à enjeu faible), la Sérotine commune et la Noctule de Leisler (à enjeu moyen)), comme l'atteste la synthèse de l'activité des chiroptères enregistrée sur l'aire d'étude.

Ces inventaires ont également détecté des espèces exotiques envahissantes (Renouée du Japon, Robinier faux-acacia en particulier sur une largeur importante le long de la voie ferrée à l'est du bois Saint-Martin, Ailante glanduleux, Aster à feuilles lancéolées, Buddleia du père David qui recouvre notamment le plan de voies de Gretz-Armainvilliers).

2.1.5 Bruit

La ligne actuelle du RER E est classée en catégorie 1 au sens de l'article R 571-33 du Code de l'environnement et le territoire qu'elle traverse est considéré comme affecté par le bruit sur une largeur de 300 m.

Une campagne de mesures acoustiques réalisées début juillet 2016 a permis de mesurer en cinq points les niveaux de bruit dus au passage des trains et de caler sur ces bases une modélisation acoustique du secteur. Cette modélisation fait apparaître des niveaux d'ambiance sonore non modérée (> 65 dB(A) de jour et > 60 dB(A) de nuit) pour les habitations les plus proches de la voie, et des ambiances modérées (< 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit) dans les secteurs plus en retrait. L'étude d'impact détaille l'emplacement du bâti par rapport aux isophones modélisés. Aucun point noir de bruit n'est recensé le long de la ligne existante. Ceci n'appelle pas de remarques de l'Ae.

2.1.6 Qualité de l'air

Le dossier estime les émissions annuelles des principaux polluants (oxydes d'azote, particules, etc.) et des gaz à effet de serre pour les communes de l'aire d'étude. Les principaux émetteurs sont le secteur résidentiel et tertiaire et le trafic automobile, avec des contributions relatives qui varient fortement selon les communes. Le dossier fournit quelques cartes de la situation moyenne annuelle observée pour le dioxyde d'azote et les particules (PM10¹⁷). Sur la base d'une appréciation qualitative de modélisations produites par Airparif, le dossier indique que l'aire d'étude est exposée à des concentrations limitées en PM10 ; les concentrations en oxydes d'azote

¹⁷ Les PM 10 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres, d'où leur nom anglais de *particulate matter 10*, ou PM 10

approchent la valeur limite de concentration moyenne annuelle (40 mg/Nm³) uniquement à l'endroit où la voie ferrée croise la RN 104.

2.1.7 Vibrations

Une campagne de mesure de vibrations a été réalisée. Les valeurs mesurées restent en deçà des valeurs à même de provoquer des désordres dans les habitations et en deçà de ce que les habitants peuvent tactilement ressentir¹⁸. En revanche, des nuisances de bruit dit « solidien ¹⁹» peuvent être ressenties chez les riverains : le seuil de bruit solidien est ainsi dépassé sur les cinq points de mesure retenus, pour la grande majorité des passages de trains, quel que soit le type de train. Il est donc probable que cette conclusion s'applique dans l'ensemble du secteur traversé.

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

Le dossier décrit la démarche itérative mise en œuvre pour l'élaboration du projet. Partant initialement de trois scénarios (maintien de deux voies, passage à quatre voies sur toute la longueur, création d'une troisième voie), il décrit de façon clairement argumentée le processus l'ayant conduit à envisager, suite à la concertation préalable, six variantes pour le dernier scénario.

Le principal enjeu concerne le choix de la variante pour le positionnement de la troisième voie, notamment dans la traversée du bois Saint-Martin et, indirectement pour la gare Les Yvris – Noisy-le-Grand. Le dossier présente l'ensemble des raisons environnementales permettant de comparer les variantes de passage au nord ou au sud : surfaces de défrichement, maintien ou déplacement du muret de la lisière nord, ensoleillement de la lisière nord, impact sur les talus et continuités écologiques au niveau de la plateforme et élargissement des ponts existants, impacts pour les maisons de Villiers-sur-Marne et Noisy-le-Grand, etc. Le maintien de l'accès à l'impasse Gilbert Bataille à l'arrivée à la gare Les Yvris – Noisy-le-Grand et d'une vitesse de service de 140 km/h apparaît néanmoins comme une contrainte déterminante qui s'impose à toutes les variantes étudiées. Le dossier retient une variante de passage au sud jusqu'à la limite est du bois Saint-Martin, notamment suite à la présentation du projet devant le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel d'Île-de-France.

La discussion pour le choix des emprises chantier est beaucoup moins argumentée : aucune variante n'est présentée pour la base travaux d'Émerainville. Cette parcelle sur un terrain des établissements publics d'aménagement de Marne-la-Vallée (EpaMarne/EpaFrance), bénéficiant d'un embranchement ferroviaire actuellement non utilisé, est un milieu ouvert en friche, riche en invertébrés et en amphibiens, dont plusieurs sont des espèces protégées. Le dossier indique que sur une surface initialement envisagée de 3,5 ha, le maître d'ouvrage a décidé d'éviter 1 ha²⁰. Compte tenu des impacts de la base sur cette parcelle, le maître d'ouvrage propose un site²¹ pour une mesure de compensation, située juste au sud, d'une surface de 2,92 ha, dont environ 1,2 ha sont classés en espace boisé dans les PLU d'Émerainville et de Pontault-Combault (voir figure 4 page suivante).

¹⁸ Selon des référentiels nationaux et internationaux listés dans une annexe dédiée

¹⁹ Les bruits « solidiens » ont pour origine une mise en vibration directe de la structure (source : Centre d'information sur le bruit)

²⁰ Cette surface d'1 ha est classée en espace boisé dans le plan local d'urbanisme d'Émerainville.

²¹ Également propriété d'EpaMarne/EpaFrance

Les autres principaux choix (le passage souterrain de Villiers-sur-Marne, le terminus à Roissy-en-Brie et le garage des rames) sont présentés et correctement argumentés.

2.3 Analyse des impacts du projet en phase construction et exploitation et mesures d'évitement, de réduction et de compensation ainsi que mesures de suivi mises en place

2.3.1 Sols

En phase travaux, le stockage des déblais (environ 4 000 m³) avant évacuation sera réalisé sur des sites préalablement identifiés dans les emprises du projet ou proches des chantiers – mais pas encore connus. Le dossier indique que le transport ferroviaire de ces déblais sera privilégié. Il n'en précise pas le devenir, indiquant toutefois que leur réutilisation en remblais (pour lesquels existe un besoin de 3 000 m³) présente un intérêt économique.

2.3.2 Déchets

Le dossier reste peu précis à ce stade sur les volumes et la qualité des déchets générés par les travaux. Des précautions particulières sont prévues pour les traverses de chemin de fer en bois traitées à la créosote et autres produits toxiques, dont la valorisation énergétique est privilégiée, ainsi que pour les déchets d'amiante résultant de la déconstruction de la gare de Yvris Noisy-le-Grand.

L'Ae recommande de préciser les volumes des déchets produits et les modalités de leur élimination, notamment pour les déchets dangereux.

2.3.3 Eau

L'ensemble de ce volet reste imprécis, dans l'attente d'un dossier loi sur l'eau.

Les précautions d'usage (notice de respect de l'environnement, contrôle des chantiers, plan de secours) sont prévues pour prévenir les pollutions accidentelles lors de la phase chantier. Des dispositifs d'assainissement provisoires auprès des bases travaux permettront d'écarter les débits de pointe et de d'assurer une décantation des fines.

Le dossier n'est pas cohérent en ce qui concerne le traitement du ballast et des abords immédiats des voies, évoquant parfois un traitement phytosanitaire et indiquant en d'autres endroits que ce dernier sera évité « dans la mesure du possible ». Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que la politique actuelle de la SNCF était de ne pas avoir recours aux produits phytosanitaires dans les zones sensibles.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser ses engagements concernant l'absence de recours aux produits phytosanitaires pour la gestion des ballasts et dépendances vertes.

Un dispositif de collecte longitudinale des eaux pluviales de la plateforme est prévu. Ce dispositif n'est pas aujourd'hui défini, le dossier indique simplement que les dispositions du SDAGE Seine-Normandie seront respectées sans les préciser. Un dispositif de décantation est évoqué. Le maître d'ouvrage a toutefois précisé aux rapporteurs lors de leur visite que de tels dispositifs n'étaient en

général pas mis en place pour traiter les eaux pluviales collectées le long des voies ferrées. Un dossier sera présenté au titre de la loi sur l'eau.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser ses engagements de traitement des eaux pluviales.

2.3.4 Milieu naturel

Les impacts sur les milieux naturels sont de deux types : des impacts sur les milieux boisés en partie humides, principalement dans les bois Saint-Martin et de Célie, affectant notamment des amphibiens, reptiles, chauves-souris et oiseaux ; des impacts sur des milieux ouverts en partie humides (base travaux), affectant notamment des insectes et amphibiens.

L'analyse présentée est déséquilibrée, faute d'une description et d'une prise en compte du défrichement de 2,3 hectares dans les espaces boisés, *a fortiori* classés et protégés par un APPB. L'analyse des impacts sur les espèces conduit à une appréciation d'impacts faibles, considérant le plus souvent que les espèces se déplaceront dans les milieux voisins, considérés comme des zones de report et que leur état de conservation ne sera pas affecté. Cette approche minimise la destruction nette d'habitats d'espèces, la présentant comme réduite par rapport à la surface de l'aire d'étude rapprochée (< 5 %) et par rapport à celle des deux bois (< 1 %). Elle ne prévoit aucune mesure de compensation, de quelque nature que ce soit, la compensation à prévoir au titre du code forestier étant renvoyée à la procédure d'autorisation de défrichement. Ce raisonnement omet la perte de valeur patrimoniale d'une aire protégée par un APPB, se traduisant par une perte nette de biodiversité. La plupart des mesures de réduction prévues sont favorables principalement pour les reptiles et les amphibiens. Une seule mesure concerne spécifiquement les chiroptères et les oiseaux (optimisation des périodes de travaux).

Pour respecter le principe d'absence de perte nette de biodiversité inscrit à l'article L. 163-1 du code de l'environnement, l'Ae recommande de compenser l'ensemble des surfaces déboisées dans le bois Saint-Martin et le bois de Célie et de garantir qu'en cas de modification de l'APPB, son périmètre, son intérêt écosystémique et ses fonctionnalités soient au moins équivalentes à celles de l'APPB actuel.

Le deuxième secteur présentant le plus d'enjeu est celui de la base travaux (2,5 hectares de milieux ouverts favorables au Conocéphale gracieux, au Grillon d'Italie, à la Mante religieuse et à l'Échiquier (*Carterocephalus Palaemon*), ainsi qu'au cortège des oiseaux des milieux ouverts), pour lequel le dossier propose une mesure de compensation. Faute d'information sur l'état initial du site de cette mesure, il n'est pas possible d'apprécier la valeur de ses milieux actuels ni dans quelle mesure l'ouverture des milieux présenterait un bénéfice net par rapport à la destruction des milieux de la base travaux. En outre, le dossier indique qu'elle sera remise en état à l'issue de son utilisation, sans autre précision : l'Ae souligne qu'il s'agit d'un espace urbanisable de l'EpaMarne/EpaFrance, mis à disposition temporairement, dont l'usage futur n'est pas connu.

Sans préjuger de l'absence d'alternative à l'implantation de la base travaux, l'Ae recommande de ne valider la mesure de compensation proposée que sous réserve qu'elle soit caractérisée dans l'état initial et que la démonstration soit apportée qu'elle compense la perte résultant des impacts de la base travaux.

Un demi-hectare d'habitat favorable au Conocéphale gracieux, à l'Oedipode turquoise et au Flambé sera également affecté par les emprises du projet à Roissy-en-Brie. Le dossier semble considérer que la mesure de compensation couvre également cette perte. Elle relève néanmoins que les espèces concernées ne sont pas les mêmes.

L'analyse chiffre à 0,2 ha la surface de zone humide affectée par le projet. Il est difficile de faire le lien entre les données fournies dans l'analyse de l'état initial et les tableaux quantifiant les surfaces d'habitats affectées par le projet²².

L'élargissement, la restructuration et la végétalisation des ponts surplombant la voie ferrée dans le bois Saint-Martin constituent une mesure significative de restauration des continuités nord-sud de part et d'autre de la voie ferrée. Les autres enjeux pour la continuité écologique (Cf état initial) ne sont pour l'instant pas abordés.

Neuf espèces végétales présentent un enjeu moyen de conservation, dont deux menacées (le Gaillet de Paris et la Renoncule divariquée). Une espèce protégée, la Drave des murailles, a également été identifiée. Les mesures d'évitement prévues consistent essentiellement en l'évitement de stations de plantes présentant un intérêt patrimonial. Ainsi, la plupart de ces espèces sont situées à proximité, mais en dehors des emprises. Les stations de Linaire rampante, espèce patrimoniale mais non menacée, présente au sud des voies ferrées au niveau du Bois Saint-Martin, seront détruites. Le Gaillet de Paris verra ses stations dégradées par le renouvellement du ballast dans le secteur de Salonique. Des réimplantations à l'issue des travaux sont prévues.

La prévention de la dissémination des espèces exotiques envahissantes notamment la Renouée du Japon fait l'objet d'une mesure de réduction (R11) qui n'appelle pas de remarque de l'Ae.

En phase exploitation, les impacts sont liés à une augmentation de la fréquence des trains (augmentation de 4 à 8 trains/h en heure de pointe) et à l'ajout d'une troisième voie augmentant la largeur de l'effet de coupure. Cet impact est estimé dans le dossier comme moyen pour les espèces terrestres.

2.3.5 Impact sur les circulations du secteur

Ce sujet n'est que très marginalement abordé dans l'étude d'impact, au travers d'une indication non étayée du nombre de voyageurs supplémentaires en heure de pointe ayant opté pour le train suite à l'amélioration de la ligne ferroviaire (500 s'ajoutant aux 17 200 prévus).

Le dossier n'évoque pas les aménagements autour des gares aptes à attirer des voyageurs ou permettant de privilégier les modes peu émissifs pour des transports entre le domicile et la gare (parcs vélos, prises pour voitures électriques, organisation du covoiturage, etc.). Lors de leur visite sur site, il a été indiqué aux rapporteurs que la plupart des communes traversées avaient ou allaient engager des « études de pôle » pour restructurer les abords de leur gare, selon des calendriers indépendants. En particulier, celui de Tournan-en-Brie est le plus avancé. Cette restructuration serait réalisée avant la réalisation du projet.

²² 1,18 ha de chênaies et chênaies/hêtraies acidophiles sont qualifiées d'humides. L'étude d'impact évalue à 1,5 ha la destruction de chênaies correspondant aux emprises du projet et à 0,5 ha leur destruction liée aux emprises du chantier. Le tableau de synthèse ne retient qu'1,6 ha détruit pour cet habitat. Seule une cartographie de toutes les zones humides dans l'état initial permettrait de comprendre les raisons pour lesquelles aussi peu de zones humides sont détruites.

L'Ae recommande d'indiquer quelles sont les gares ayant fait ou ayant vocation à faire l'objet d'études de pôle et de préciser de quelle façon chacune de ces opérations prend en compte le projet, notamment en matière d'aménagement facilitant l'utilisation des modes peu polluants pour rejoindre les gares de la ligne du RER E.

2.3.6 Bruit

Le dossier signale un impact acoustique fort pendant le chantier, sans que des mesures spécifiques ne soient prévues à ce stade autres que celles habituellement prises pour limiter les nuisances (horaires de travail, caractéristiques des matériels utilisés, etc.).

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser ses engagements concernant l'absence de travail bruyant de nuit.

L'étude d'impact s'appuie sur une modélisation, détaillée dans une annexe dédiée, effectuée pour apprécier l'impact acoustique du projet. Le doublement du nombre de trains en phase exploitation et la réduction de la distance aux voies de certaines maisons sur la section située entre Villiers – Le Plessis-Trévisé et Les Yvris – Noisy-le-Grand (du fait du ripage au nord et de la troisième voie au sud) contribuent à une augmentation du bruit. Cette augmentation n'est pas compensée par la mise en service de nouveaux matériels roulants, dont l'impact est un peu plus faible que celui des trains actuels. Le tableau de simulation calcule l'augmentation du niveau de bruit pour chaque maison, étage par étage. Il recense trois maisons entre Villiers – Le Plessis-Trévisé et Les Yvris – Noisy-le-Grand pour lesquelles l'augmentation est supérieure à 2 décibels (dB). Plusieurs autres maisons subissent des augmentations de 2dB ou proches de 2 dB (dont une à Pontault Combault). L'étude d'impact en déduit à tort que « *le critère de modification significative est avéré en façade de 3 bâtiments à Villiers-sur-Marne et Noisy-le-Grand* ». L'Ae rappelle²³ que :

- l'article R. 571-45 définit explicitement la notion de « modification significative d'une infrastructure existante » comme avérée dès qu'elle a pour effet d'accroître à terme la contribution sonore de l'infrastructure d'au moins 2 dB(A), pour au moins une des deux périodes réglementaires (jour ou nuit),
- cet article ne fait aucune distinction selon l'exposition des bâtiments, cette notion devant s'apprécier par tronçon homogène de trafic, cette analyse étant cohérente avec les recommandations du CERTU²⁴, qui explique que la notion de tronçon homogène correspond à l'évolution des émissions sur ce tronçon, sans faire référence aux bâtiments exposés.

La modification doit donc être considérée comme significative au moins sur le tronçon Villiers – Les Yvris. La modélisation recense de nombreuses habitations en dépassement des seuils réglementaires, de jour et de nuit. Des mesures de protection doivent être prévues en conséquence.

Compte tenu du caractère significatif de la modification induite par le projet au regard de la réglementation relative au bruit, au moins sur le tronçon homogène Villiers – Les Yvris, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de reprendre son analyse des impacts du projet sur tous les

²³ Note de l'Ae relative au bruit des infrastructures du 8 juillet 2015

²⁴ « Classement sonore des infrastructures de transports terrestres – mars 1998 ». Le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) fait aujourd'hui partie du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

tronçons homogènes concernés et de prévoir des mesures de protection contre le bruit, en privilégiant les mesures de réduction à la source.

Par ailleurs, aucune mesure n'est prévue dans le dossier, après réalisation des travaux et nouvelle exploitation de la voie, pour s'assurer du respect de la réglementation.

L'Ae recommande de procéder à une campagne de mesures acoustiques après réalisation des travaux et mise en service des améliorations prévues du RER E.

2.3.7 Vibrations

Le dossier indique les facteurs favorables à l'atténuation des vibrations (renouvellement du ballast) et les facteurs défavorables (augmentation du nombre de trains, aiguillages). Deux secteurs sont identifiés comme pouvant connaître des nuisances plus importantes liées aux vibrations (tronçon entre les gares de Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Tréville et Les Yvris – Noisy-le-Grand et entre la rue Paul Valéry et la place de l'Europe à Roissy en Brie). Le dossier indique que des mesures préventives consistent à placer un matériau isolant entre le rail et le support pour couper la transmission vibratoire et que ces dispositifs seront arrêtés au cours de la phase d'étude. D'une manière générale, il retient cette mesure, visant à la fois à améliorer la situation existante et future, dès qu'une voie est modifiée ou créée. Ceci permet ainsi de couvrir les secteurs les plus affectés par la modification.

2.3.8 Qualité de l'air

L'impact des travaux est décrit comme lié à des émissions de poussières et aux émissions relatives à la circulation des engins et matériels de transport. Des mesures de réduction classiques de ces impacts (bâches au niveau des aires de stockage, arrosage des pistes, etc.) sont mentionnées.

Le dossier ne fournit aucune indication quant à l'évolution de la qualité de l'air lors de la phase exploitation, mais cette dernière ne devrait être que marginalement affectée par l'accroissement de la circulation des trains.

2.3.9 Émissions de gaz à effet de serre et consommation d'énergie

Les émissions de gaz à effet de serre liées à la phase travaux sont estimées à 9 015 t équivalent CO₂. Celles relatives à la circulation des trains sont estimées à 386 t équivalent CO₂/an²⁵. Le dossier estime que la réduction des émissions liées à de moindres consommations d'énergie dans la gare reconstruite et à un report modal de la route vers le fer est environ de 2 440 t équivalent CO₂/an (122 000 t équivalent CO₂ sur 50 ans). Ce dernier chiffre est peu étayé (Cf. 2.5 *infra*).

Le bilan est positif après 6 ans, grâce au report modal de la route vers le fer que des meilleures conditions de desserte permettent. Le projet permet d'économiser de l'énergie pour la même raison. Les hypothèses prises en compte pour estimer le report modal ne sont toutefois pas fournies. On trouve simplement, pièce H, l'indication de l'importance de ce report, 270 voyageurs parmi les 500 voyageurs supplémentaires se rendant vers Paris en heure de pointe du matin (on passe de 17 200 à 17 700).

²⁵ Les facteurs d'émissions sont ceux de l'outil Bilan Carbone® de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

2.4 Évaluation des incidences Natura 2000

Le seul site Natura 2000 à proximité est la zone de protection spéciale (ZPS) « Sites de Seine Saint-Denis », dont deux entités, le Parc départemental de la Haute-Île et le futur parc intercommunal du plateau d'Avron, sont situées respectivement à 2,7 km et à 5 km. Le dossier souligne que les masses d'eau au droit de la ZPS et au droit du projet sont indépendantes, la Marne constituant une barrière hydraulique. Il explique que les populations d'oiseaux de la ZPS ne fréquentent pas les espaces proches du RER E, qui abritent des habitats différents. Cette analyse n'appelle pas de remarque de l'Ae.

2.5 Effets cumulés avec d'autres projets

En se fondant sur les sites internet de l'Ae et de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) d'Ile-de-France, le dossier mentionne comme autres projets connus la ligne 15 sud du Grand Paris Express (GPE), dont le maître d'ouvrage est la société du Grand Paris²⁶, la nouvelle gare Bry Villiers Champigny²⁷, Alival (projet de transport en commun en site propre à Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne) et cinq programmes d'aménagement (Quartier Marne Europe, ZAC Ecoquartier Ile de la Marne, ZAC Maille Horizon, ZAC Bas Heurts, Aménagement du Pré des Longuilles) totalisant plus de 3 600 logements.

Outre les difficultés de circulation engendrées par la multiplication de chantiers proches, les principaux cumuls d'impact concernent le secteur de la gare de Villiers - Le Plessis-Trévisé (impacts des travaux, bruits et vibrations pendant les travaux et en exploitation). En particulier, l'étude d'impact indique que la ligne SNCF transmet des vibrations essentiellement de surface de fréquences basses (<20 à 30 Hz), la ligne 15 sud des vibrations sous forme d'ondes de volume de fréquences plus élevées et comprises entre 30 et 80 Hz : « *L'impact de ce cumul vis-à-vis des occupants, difficilement quantifiable, correspondra à la juxtaposition de deux phénomènes ressentis différemment et nettement différenciables* ».

2.6 Analyse des conséquences du projet sur le développement urbain

Cette analyse est plus que succincte : « *L'amélioration de l'offre de transport apportée par le projet RER E Est+ aura un rôle sur le développement et la mutation des activités bien que le projet ne consiste pas à de l'aménagement de voie nouvelle, mais en majorité à des travaux d'insertion d'une troisième voie en parallèle de voies existantes. Le projet aura un rôle facilitateur de développement du territoire* », alors qu'un guide méthodologique a été publié par le ministère de la transition écologique et solidaire pour traiter cette question²⁸. En particulier, l'éventuel allongement des distances de transport rendu supportable par la diminution du temps de parcours n'est pas évalué.

L'Ae recommande de compléter le dossier par un volet relatif aux conséquences du projet sur le développement urbain, en s'appuyant notamment sur le guide publié par le ministère de la transition écologique et solidaire en novembre 2017.

²⁶ Voir notamment avis de l'Ae n°2013-64 du 10 juillet 2013 et 2015-54 du 23 septembre 2015

²⁷ Voir notamment avis de l'Ae n°2017-74 du 6 décembre 2017

²⁸ Voir Evaluation environnementale : infrastructures de transport et urbanisation : préconisations méthodologiques. Collection Théma. Novembre 2017 disponible sur le site du ministère <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/collection-thema>

2.7 Analyse socio-économique

Les gains économiques du projet mis en avant sont essentiellement des gains pour les usagers actuels liés à des diminutions de temps de transport. Les gains de régularité représentent ainsi 455 millions d'euros, plus de la moitié des bénéfices totaux estimés à 818 millions d'euros. Chacun des anciens usagers bénéficie à ce titre d'un gain de 1,8 minutes. Les gains environnementaux et l'amélioration de la sécurité s'élèvent seulement à 24 millions d'euros. La façon de valoriser ces gains n'est pas détaillée. L'Ae note en particulier que la valorisation écrasante des gains de temps en comparaison de l'amélioration du confort apparaît peu cohérente avec le principal objectif du projet, alors même que cette amélioration devrait probablement conduire les voyageurs à relativiser un « gain d'1,8 minute ». Ce gain doit également être relativisé par la perte de temps de deux à quatre minutes liée l'arrêt supplémentaire du fait de la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny.

2.8 Résumé non technique

Le dossier comporte un résumé non technique clair et pédagogique dont le volume est proportionné.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

3. Évaluation de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La mise en compatibilité des PLU d'Émerainville et de Pontault-Combault vise à permettre le déclassement de 1,2 ha d'espaces boisés classés essentiellement pour la réalisation de la mesure de compensation évoquée au paragraphe 2-3-4, la création d'un emplacement réservé et l'adoption d'un règlement adapté à cet espace de compensation. Les évaluations environnementales correspondantes présentent donc les mêmes insuffisances que celles analysées plus haut.

La mise en compatibilité du PLU de Noisy-le-Grand vise à permettre le déclassement de 1,2 ha d'espaces boisés classés pour l'implantation de la troisième voie dans le bois Saint-Martin, la modification du règlement de la zone correspondante pour explicitement autoriser « *les installations et aménagements nécessaires à l'exploitation du réseau existant* », la création d'un emplacement réservé reflétant les nouvelles emprises, l'ajout de la voie ferrée dans la représentation graphique de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) n°12 (trame verte et bleue). Comme pour le projet, l'évaluation environnementale ne prévoit aucune mesure de compensation à ces déboisements, déclassements et modification de périmètre de l'APPB. L'Ae estime qu'il est d'autant plus important de traiter ces questions dans l'évaluation environnementale de cette mise en compatibilité que les conditions dans lesquelles ce projet se réalisera aura valeur d'exemple pour tout autre projet d'aménagement et d'utilisation des sols susceptible d'affecter le bois Saint-Martin.

L'Ae recommande de préciser, dans le dossier de mise en compatibilité du PLU de Noisy-le-Grand, les mesures prévues pour compenser les modifications de zonage et de règlement envisagées, dans le respect du principe d'absence de perte nette de biodiversité inscrit à l'article L. 163-1 du code de l'environnement, notamment en réservant des espaces nécessaires au maintien d'un périmètre et de fonctionnalités d'APPB au moins équivalents à ceux de l'APPB actuel.