Autorité environnementale

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la zone d'aménagement concerté (Zac) Noisy-Pôle Gare à Noisy-le-Grand (93)

n° Ae : 2024-25

Avis délibéré n° 2024-25 adopté lors de la séance du 25 juillet 2024

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae[1] s'est réunie le 25 juillet 2024 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la zone d'aménagement concerté (Zac) Noisy-Pôle Gare à Noisy-le-Grand (93).

Ont délibéré collégialement : Alby Schmitt, Nathalie Bertrand, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, François Letourneux, Laurent Michel, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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.

Étaient absent(e)s : Sylvie Banoun, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Christine Jean, Olivier Milan, Laure Tourjansky, Éric Vindimian.

* *

*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Seine-Saint-Denis, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 29 mai 2024.

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 deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers le 2 avril 2024 :

- *le préfet de la Seine-Saint-Denis ;*
- *le préfet de la région d'Île-de-France ;*
- *la directrice générale de l'Agence régionale de santé (ARS) de l'Île-de-France.*

Sur le rapport de Marie-Françoise Facon et Patricia Valma, qui ont rencontré le maître d'ouvrage le 3 juillet 2024, 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. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). 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 (article R. 122-13 du code de l'environnement).

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 de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

La zone d'aménagement concerté (Zac) Noisy Pôle Gare, sur la commune de Noisy-le-Grand, dans le département de Seine-Saint-Denis (93) a été déclarée d'intérêt métropolitain par délibération du conseil de la Métropole du Grand Paris du 11 octobre 2019. La Métropole du Grand Paris est l'autorité concédante de l'opération et la Société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-In) Noisy-Est, son aménageur. Elle est portée par les Établissements publics d'aménagement de Marne-la-Vallée (ÉpaMarne et ÉpaFrance).

L'Ae est saisie sur la création de la Zac, le ministre de l'environnement ayant rendu un avis sur ce dossier suite à une première saisine le 4 juillet 2019[2] en tant qu'autorité environnementale compétente à l'époque. L'étude d'impact a tiré partiellement les conséquences de cet avis.

La Zac s'inscrit dans une démarche de recomposition et reconstruction territoriale de l'Est parisien, en lien avec la démarche globale d'aménagement du Grand Paris et des travaux en cours du Grand Paris Express (GPE) et fait partie des vingt-deux opérations d'aménagement lauréates du programme « Territoires engagés pour le logement » annoncées par le Gouvernement le 14 février 2024.

Le projet de la Zac doit permettre, autour de la nouvelle gare du GPE, d'accélérer les mutations des quartiers de Champy et de la Butte verte, d'améliorer les liaisons inter-quartiers et entre les villes de Champs-sur-Marne et Noisy-le-Grand, de procéder à des requalifications urbaines et au renouvellement de l'offre résidentielle, économique, commerciale et de services. Ce projet s'articule autour de trois autres projets : la Zac des Hauts de Nesles, la Zac de la Haute Maison et la Zac du Clos d'Ambert. L'ensemble de ces projets va contribuer à la fragmentation du corridor écologique boisé inscrit dans le schéma directeur de la région Île-de-France ainsi qu'à la destruction d'une partie de la biodiversité dans le secteur.

Leurs effets sur les milieux physiques et naturels ne peuvent être correctement analysés qu'à l'échelle de l'ensemble des aménagements.

Les principaux enjeux environnementaux sont, sur le secteur d'étude, la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques, la gestion des eaux pluviales, la réduction des pollutions et nuisances, y compris sonores, liées à la circulation automobile et aux phénomènes de congestion notamment autour du boulevard du Ru de Nesles et aux abords de la gare et les émissions de gaz à effet de serre liées aux phases travaux et d'exploitation.

Le remaniement de la zone et la création de surfaces imperméabilisées supplémentaires sont susceptibles de modifier les milieux naturels et semi-naturels et leurs fonctionnalités, le bon état qualitatif et quantitatif des eaux, la gestion des eaux pluviales, le trafic routier et d'engendrer des effets d'îlots de chaleur urbains et des nuisances sonores.

L'Ae recommande de compléter de façon significative les plans d'action et les mesures permettant de compenser les incidences du projet, en particulier concernant la destruction de quatre hectares de milieux naturels et en prenant notamment en compte les incidences en phase chantier. Elle recommande de renforcer encore l'analyse des effets cumulés de l'ensemble des projets en cours, en étant plus précis sur la consommation d'espace, projet par projet, et les mesures de réduction et le cas échéant de compensation et de suivi correspondantes.

L'Ae recommande la prise en compte du PCAET Grand-Paris Grand-Est pour la mise en œuvre du projet et encourage à la mise en place d'une gouvernance élargie, associant les acteurs des transports, les promoteurs ou les aménageurs, voire les habitants eux-mêmes.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

[2] https://side.developpement-durable.gouv.fr/PAE/digital-viewer/c-406660.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

La zone d'aménagement concerté (Zac) Noisy-Pôle-Gare, sur la commune de Noisy-le-Grand, dans le département de Seine-Saint-Denis (93) a été déclarée d'intérêt métropolitain par délibération du conseil de la Métropole du Grand Paris[3] le 11 octobre 2019. La Métropole du Grand Paris (MGP) est l'autorité concédante de l'opération et la Société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-In) Noisy-Est[4] son aménageur.

La Zac Noisy-Pôle-Gare fait partie des vingt-deux opérations d'aménagement lauréates du programme « Territoires engagés pour le logement » annoncées par le Gouvernement le 14 février 2024[5].

Elle s'inscrit dans une démarche de recomposition et reconstruction territoriale de l'Est parisien, en lien avec la démarche d'ensemble d'aménagement du Grand Paris et des travaux du Grand Paris Express (GPE)[6]. Elle se situe à l'ouest de la gare du GPE de Noisy-Champs[7], futur pôle multimodal, localisée au centre du boulevard du Ru de Nesles, dont les travaux sont en cours et qui devrait ouvrir ses portes fin 2025[8]. La future gare, qui accueillera à l'horizon 2030, 45 millions de voyageurs par an, constituera un nœud d'interconnexions avec la ligne 15[9] en 2025 (Pont de Sèvres, Noisy-Champs), la ligne 16 en 2030 (Noisy-Champs-Le Bourget) et un pôle multimodal (transports en commun (TC), autopartage, mobilités actives). Le projet de Zac doit permettre d'accélérer les mutations du quartier, d'améliorer les liaisons inter-quartiers et entre les villes de Champs-sur-Marne et Noisy-le-Grand, ainsi que de procéder à des requalifications urbaines et au renouvellement de l'offre résidentielle, économique, commerciale et de services.

---

3 Par application de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) et de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « loi MAPTAM » la compétence d'aménagement anciennement communale a été transférée à la Métropole du Grand Paris.

4 La SPLA-IN Noisy-Est, filiale d'Épamarne a été créée en 2017, en vue de l'aménagement du pôle gare de Noisy-Champs, en partenariat avec la Métropole du Grand Paris, l'EPT Grand Paris Grand Est, la ville de Noisy et Épamarne.

5 Ces 22 opérations devraient produire plus de 30 000 logements à horizon 2027. Elles sont prioritairement localisées sur des secteurs présentant une forte tension immobilière, sur des quartiers de gare, ou sur des territoires accueillant un projet économique ou industriel d'envergure. L'accompagnement de l'État se traduira par la signature d'un contrat avec la collectivité, l'établissement public ou l'opérateur assurant la maîtrise d'ouvrage de l'opération d'aménagement, prioritairement dans le cadre d'un projet partenarial d'aménagement (PPA) ou d'une opération d'intérêt national (OIN) (Source : Internet).

6 Le projet du Grand Paris Express défini par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 fixe les fondations du projet et précise sa mise en œuvre autour de trois priorités : renforcer l'attractivité et la visibilité des potentiels de la région Capital, apporter plus d'équilibre et de cohésion sociale à la métropole, améliorer le réseau de transport pour mieux répondre aux besoins de déplacements.

7 La maîtrise d'ouvrage de la gare relève de la Société des Grands Projets Dans son avis n° 2020-111 adopté lors de la séance du 24 mars 2021sur la Zac des Hauts de Nesle, l'Ae indiquait *« La branche sud de la Zac est actuellement occupée par l'emprise des travaux de la Société du Grand Paris (SGP) relatifs aux lignes 15 Sud et 16 (au nord) et à la gare de Noisy-Champs située à l'extrémité sud de la Zac, jusqu'à une date actuellement estimée à 2030 ».*

8 Le chantier s'étend sur 1,5 km environ. La livraison et la mise en service de la gare sont prévues en décembre 2025.

9 Avis délibérés n°Ae 2015-54 et 2015-67 adoptés lors de la séance du 23 septembre 2015.

Le pôle de la gare Noisy-Champs constitue un des secteurs à enjeux forts prévus par le contrat de développement territorial (CDT) du 3 juin 2015[10].

Le projet a vocation à s'inscrire en synergie avec le pôle tertiaire du Mont d'Est, la cité Descartes et la zone d'activités des Richardets.

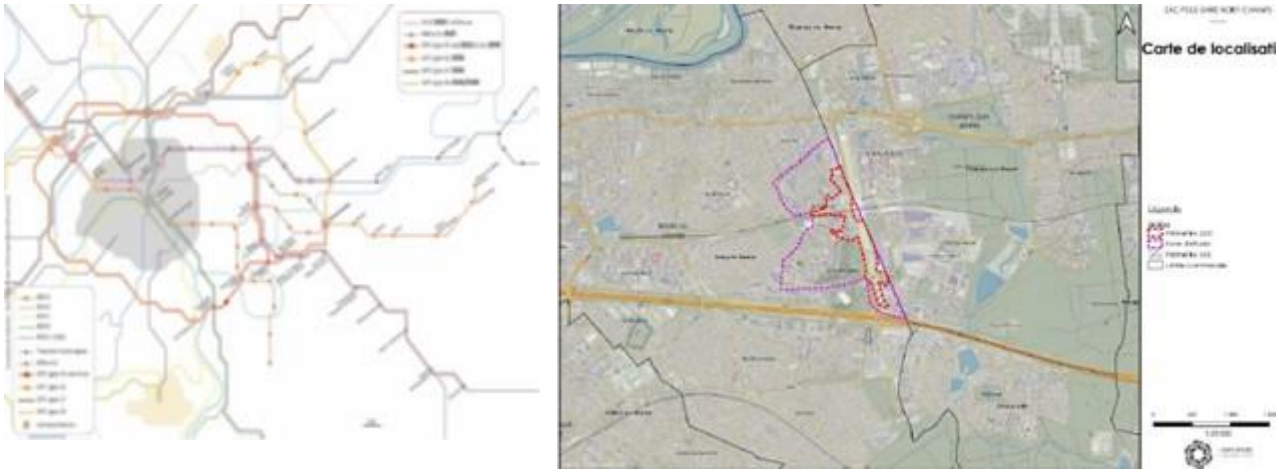


Figure 1 : Maillage ferroviaire d'Île-de-France à l'horizon 2030 et carte de localisation (source : dossier)

Figure 2 : La future gare (source : site de la ville de Champs-sur-Marne[11])

La superficie de la Zac Noisy-Pôle-Gare est d'environ 16 hectares. Elle s'articule avec deux autres opérations d'aménagement réalisées autour du pôle gare situées à Champs-sur-Marne : la Zac de la Haute Maison et la Zac des Hauts de Nesles. Ces deux opérations menées par Épamarne sont situées dans l'opération d'intérêt national (OIN)), ce qui n'est pas le cas de la Zac Noisy-Pôle-Gare. En effet, si la ville nouvelle de Marne-la-Vallée est pour partie en OIN, celle-ci ne couvre pas la commune de Noisy-le-Grand.

Noisy-le-Grand fait partie des pôles d'emploi du secteur comme Champs-sur-Marne et Émerainville. En 2021, la commune compte 70 314 habitants[12] avec une densité de 5 434 hab/km², le nombre de logements s'élève à 31 108 avec plus de 93 % de résidences principales. La part des jeunes est importante.

[10] https://www.prefectures-regions.gouv.fr/content/download/16876/117023/file/01-CDT-Grand_Paris_VERSION-FINALESIGNATURE_bd.pdf

[11] https://ville-champssurmarne.fr/index.php/actu/actualites/l-actualite/760-grand-paris-express-la-gare-de-de-noisy-champs

[12] Les chiffres du dossier datent de 2014 et devraient être mis à jour.

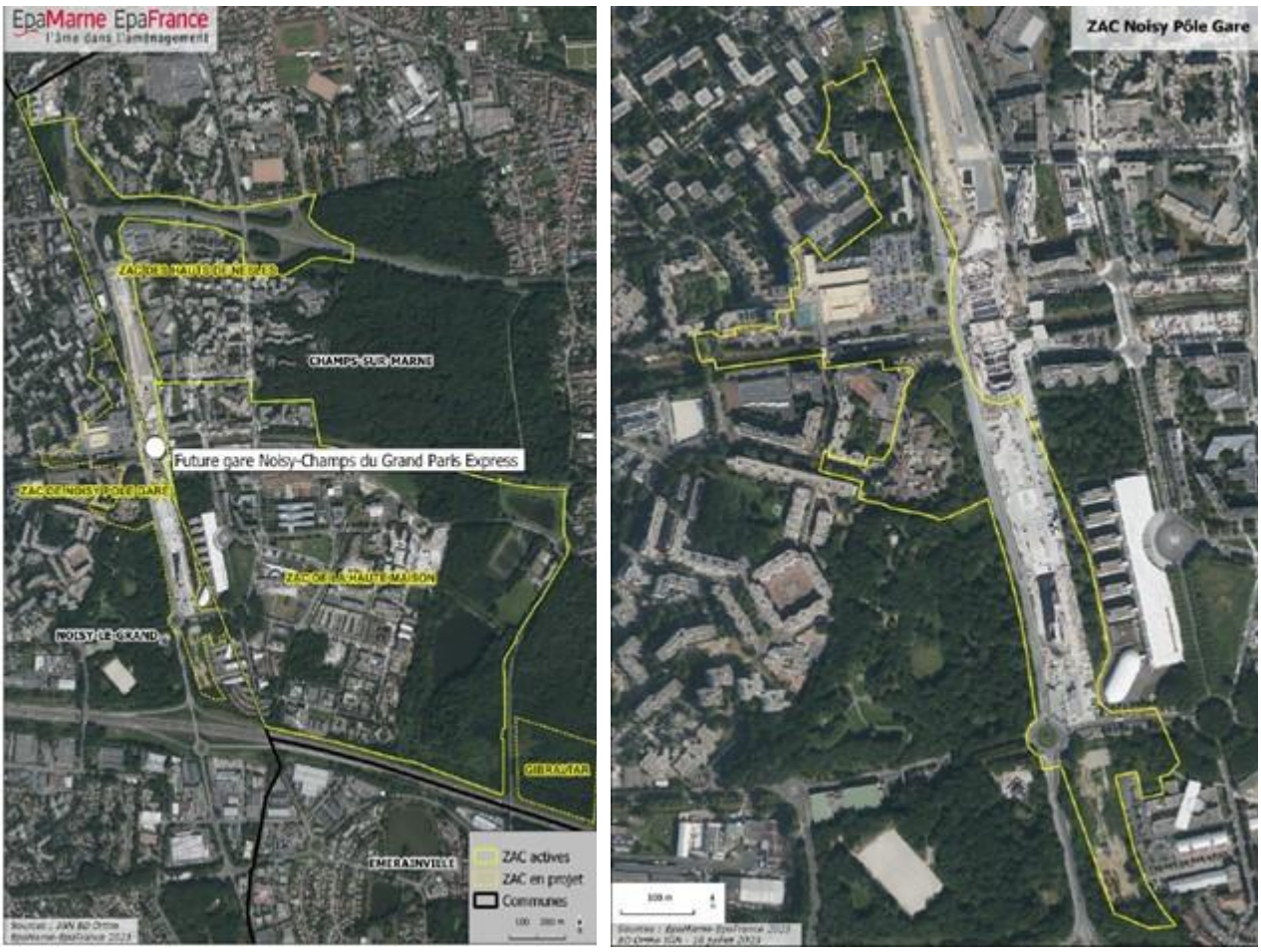


Figure 3 : À gauche, projets d'aménagement en cours[13] sur le secteur et à droite périmètre du projet (source : dossier)

Le site de la Zac Noisy-Pôle-Gare se caractérise pour partie par un urbanisme « sur dalle »[14] donnant une place prépondérante à la voiture au détriment des autres modes. Il est marqué par des ruptures topographiques, l'absence des continuités de parcours pour les piétons et les cyclistes par la présence d'importantes infrastructures de transport (RER A, autoroutes A4 et A 199). Le RER A et le boulevard du Ru de Nesles[15] créent des ruptures urbaines et des quartiers enclavés avec un manque de liaisons est-ouest. En outre, les limites communales de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne ne coïncident pas avec le tracé du boulevard, une partie de chaque ville se retrouvant de chaque côté de celui-ci.

[13] Les limites communale (entre Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne) et départementale (entre Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne) passent en diagonale dans la gare du GPE. De part et d'autre de cette limite se trouvent trois Zac : sur le territoire de Champs-sur-Marne, la Zac des Hauts-de-Nesle au nord et la Zac de la Haute Maison au sud (toutes deux portées par l'Épamarne), sur le territoire de Noisy-le-Grand, la Zac du pôle gare Noisy-Champs (portée par la SPLA-In Noisy Est).

[14] Cet urbanisme est caractéristique de la création des villes nouvelles (Marne-la-Vallée).

[15] Le Boulevard du Ru de Nesles (route départementale 370) est une ancienne emprise réservée pour l'implantation de l'A 103, projet visant à relier l'A3 depuis le nœud autoroutier de Rosny-sous-Bois à l'A4. Il constitue une fracture variant de 60 à 200 m de large entre les tissus urbains est et ouest qu'il dessert de façon limitée. Sa gestion est assurée par le département de Seine-Saint-Denis. Quant au RER A, il constitue au droit du site une rupture d'environ 30 m de large.

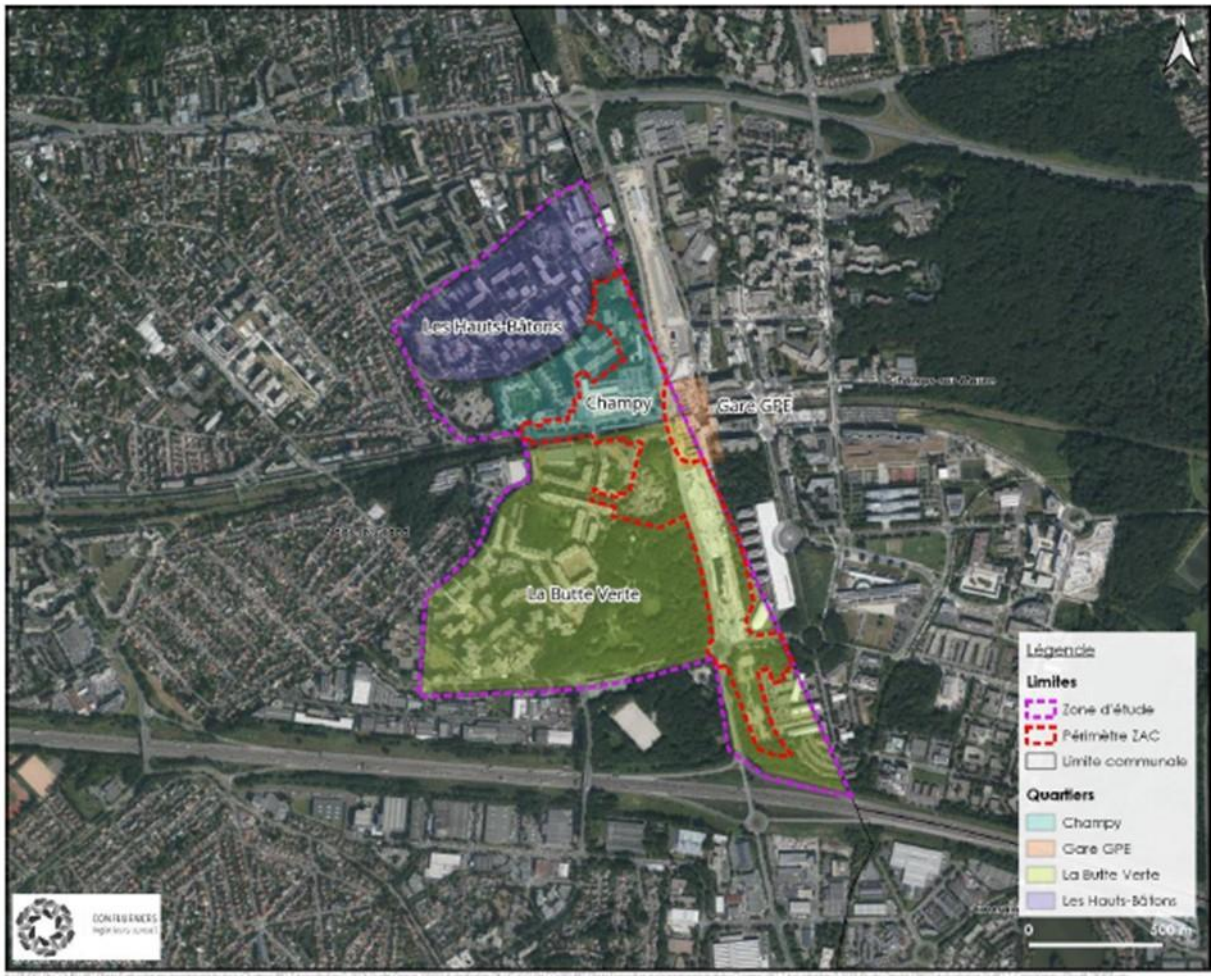


Figure 4 : Carte de localisation du projet et des différents quartiers (source : dossier)

Le quartier des Hauts-Bâtons[16], construit entre 1972 et 1974, accueille une population de plus de 10 000 habitants. Il fait l'objet d'opérations de démolition-reconstruction[17], de restructuration, réhabilitations et résidentialisation réalisées dans le cadre de la convention ANRU1 signée en 2012. Le secteur du Champy est, comme celui de la Butte Verte, marqué par un urbanisme sur dalle, par des ruptures de niveaux et par l'absence de continuités de parcours. Le secteur de la Butte Verte comprend environ 340 logements en copropriété datant des années 1970. La voie piétonne qui donne accès aux divers ensembles immobiliers est surélevée de 5 mètres. Les espaces piétons sont ponctués par des façades de parking automobile et des entrées de locaux techniques.

La structure d'accompagnement à la sortie (SAS), dont le maître d'ouvrage est l'agence publique pour l'immobilier de la justice (APIJ), qui constitue une partie du projet de Zac, a été autorisée par un arrêté préfectoral n°2020-0034 du 7 janvier 2020, lequel vise l'avis du 4 juillet 2019. Ce dernier souligne les incidences directes liées au déboisement prévu de la partie sud-est du site (emprise de la SAS), et précise que l'impact de sa construction est très peu décrit et évalué dans l'étude d'impact.

Selon le dossier, les objectifs de la Zac sont de :

[16] Installé sur un ancien bidonville d'après-guerre, c'est dans ce quartier que l'abbé Pierre a lancé son appel pendant l'hiver 1954 permettant l'édification de baraquements pour accueillir plus de 250 familles sans logis. L'importance de cette histoire a valu à la Chapelle Notre-Dame-des-Sans- Logis-et de-Tout-le-Monde d'être classée aux Monuments Historiques depuis 2016.

[17] Dont celle concernant les 78 logements de la Cité de la promotion familiale (construite sur l'initiative du père Wresinsky entre 1968 et 1970) gérés par la Société HLM Emmaüs Habitat.

- travailler le lien avec l'existant et donner accès au pôle gare,
- faire du pôle gare un nouveau lieu de rencontre,
- développer une offre nouvelle et diversifiée de logements et de bureaux aux performances énergétiques ambitieuses,
- désimperméabiliser le quartier de dalle,
- conforter et développer l'attractivité commerciale du quartier de gare,
- organiser le stationnement et l'intermodalité autour de la gare.

1.2 Évolution des caractéristiques du projet et des aménagements projetés

1.2.1 Programmation de la Zac

La programmation de la Zac, « projet de renouvellement métropolitain » prévoit :

- 1 620 logements environ dont 1 340 logements familiaux et 280 logements gérés (95 090 m² de surface de plancher[18] (SDP)),
- 19 900 m² de SDP d'activités économiques (bureau et hôtel),
- 11 200 m² de SDP de commerces et services,
- une structure d'accompagnement à la sortie (SAS)[19] de 120 places soit environ 5 500 m² de SDP portée par l'Agence publique pour l'immobilier de la justice (APIJ) et le ministère de la Justice, en cours de construction, selon le dossier[20],
- la reconstruction de l'école Gavroche (environ 5 500 m² de surface de plancher).

Le projet prévoit : 63 % de logements résidentiels libres, 23 % de logements locatifs sociaux dont des résidences étudiantes et senior, 4 % de logements en hébergement d'urgence et pension de famille, 3 % de logements en bail réel solidaire (BRS)[21], 7 % de logements locatifs intermédiaires.

La Zac porte sur quatre secteurs d'aménagement : le quartier du Champy, le pôle Gare Sud, le boulevard du Ru de Nesles et le secteur « entrée de ville ». Le secteur des Hauts-Bâtons et celui de la Butte-Verte sont dans le périmètre d'étude mais hors de la Zac.

Pour chacun des secteurs, la trame viaire se décompose en axes primaire, secondaire et tertiaire ainsi qu'en venelles piétonnes.

Le projet s'insère dans une zone déjà fortement minéralisée et n'engendrera pas de nouvelle artificialisation nette des sols. Il intègre un projet de végétalisation des espaces publics de la Zac

---

18 La surface de plancher ne comprend ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs…), ni les parkings.

19 Les SAS proposent un régime de détention adapté pour des personnes condamnées, afin de les préparer au retour à la vie civile.

20 Ce projet est dans le périmètre de la Zac Noisy-Pôle Gare.

Sur le site du ministère de la Justice il est indiqué que *« Les travaux de la SAS de Noisy-le-Grand ont débuté en mai 2022 pour une fin des travaux en mars 2024. Cette structure est dotée de 120 places, dont 30 en quartier de semi-liberté ».* L'autorisation est disponible à l'adresse suivante https://www.apij.justice.fr/nos-actualites/sas-noisy-le-grand--autorisation-environnementale-suppletive/.

21 Le bail réel solidaire (BRS) est un dispositif qui permet de dissocier le foncier du bâti pour faire baisser le prix des logements. Il s'agit d'un contrat par lequel un organisme de foncier solidaire (OFS) consent à un preneur, s'il y a lieu avec obligation de construire ou de réhabiliter des constructions existantes, des droits réels en vue de la location ou de l'accession à la propriété des logements, sous conditions de plafonds de ressources, de loyers et, le cas échéant, de prix de cession. Ces logements sont destinés, pendant toute la durée du contrat (comprise entre 18 et 99 ans), à être occupés à titre de résidence principale. Le BRS permet à des ménages, sous plafond de ressources, d'accéder à un logement en-dessous des prix du marché. Ces ménages pourront revendre le logement à un prix de cession encadré, inférieur au prix du marché, à un ménage répondant aux mêmes critères de plafond.

qui s'appuie en partie sur le patrimoine arboré existant. Ainsi, le nombre d'arbres existants à abattre pour les besoins du projet (géométrie des espaces publics, nivellement, réseaux...) est de 224. Le plan canopée et les règles de remplacement des arbres existants abattus devraient impliquer de replanter au moins 448 arbres. À ce stade, le projet prévoit 819 arbres plantés (arbres tiges et cépées).

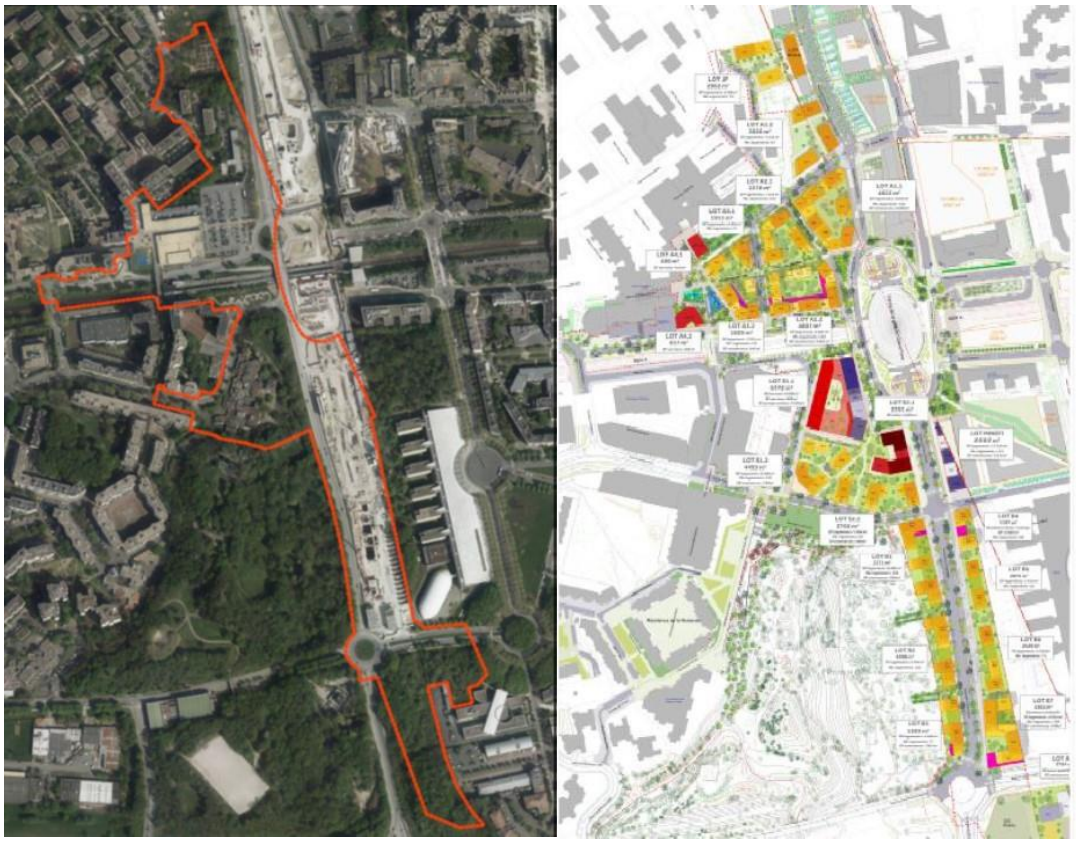


Figure 5 : Plan de masse du projet de Zac (source : EpaMarne)

Le quartier du Champy

La dalle et le parking automobile aérien seront détruits afin de retrouver de la pleine terre et le niveau de la rue. Le projet prévoit à terme la reconstitution d'une partie de l'offre commerciale actuelle[22], via des opérations tiroirs échelonnées dans le temps, et une extension de la surface commerciale à environ 5 700 m² de SDP, une densification que la dalle ne supporterait pas. Celle-ci est donc démolie.

Sont prévus pour développer l'intermodalité autour de la gare RER existante : un parking relais de 150 places, des pistes cyclables connectées à l'anneau de la gare, des places de stationnements vélos et des arrêts de bus le long du mail de la rue des Hauts-Châteaux (axe secondaire), destiné à accueillir cafés, restaurants et commerces. La rue est rehaussée pour permettre l'installation d'un parking automobile de 300 places sur deux niveaux[23] le long des voies du RER A, et sur l'anneau de la gare. Le barreau, qui relie la gare du RER et la gare du GPE (mail planté et zone piétonne), sera ouvert aux seuls bus en double sens de circulation (bouclage de la ligne 310).

Des cheminements est-ouest notamment sur l'Allée du Bataillon Heudevert (axe tertiaire) sont créés ainsi que des venelles piétons-cycles traversant les îlots pour aller vers la gare du GPE ; celle-ci sera reliée par une venelle piétonne à l'une des entrées du parc de la Butte Verte (hors du périmètre de

[22] Le centre commercial Champy, édifié sur une parcelle de 13 698 m², est composé de 28 cellules commerciales, et d'un supermarché de l'Enseigne « Super U ». Il dispose de deux parkings, l'un en surface, l'autre en souterrain.

[23] dont les 150 places en parking relais.

la Zac). Le quartier accueillera 689 logements (42 400 m² de SDP). Les axes secondaires et tertiaires seront en zone 30 km/h.

Des ruptures topographiques nécessitent la création ou la conservation de talus plantés (entre le nouveau quartier et le parking automobile au bout de la Grande Allée du Champy) dont certains accueillent de très beaux arbres (chênes, érables, robiniers). L'implantation de la nouvelle rue des Hauts-Châteaux en surplomb par rapport au boisement existant nécessite en revanche l'abattage de certains arbres.

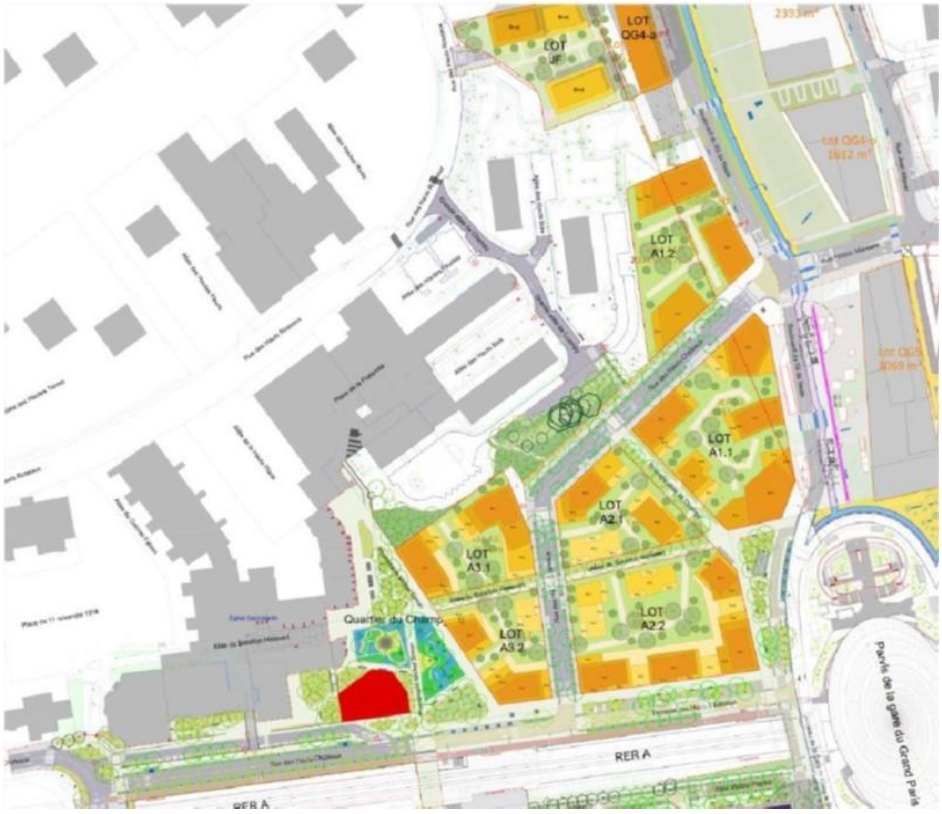


Figure 6 : Plan masse : quartier du Champy (source : dossier)

Le pôle Gare Sud

C'est un pôle mixte accueillant environ 220 logements dont 15 % de logements locatifs sociaux, une programmation hôtelière, la reconstruction de l'école Gavroche dont le nombre de classes passe de 11 à 16 et une programmation tertiaire d'environ 13 500 m² de SDP. Des bâtiments de R+6 à R+8 sont programmés.

L'accès entre la place de la gare et le parc est facilité. Le percement de la rue Gavroche débouche sur le Boulevard du Ru de Nesles au niveau de la rue Minefi (Zac de la Haute Maison). L'école Gavroche, démolie[24] pour permettre l'accès à la gare, sera reconstruite sur le lot S1.1. L'allée Marcel Pagnol devient une voie d'accès locale et d'accès au parvis de l'école.

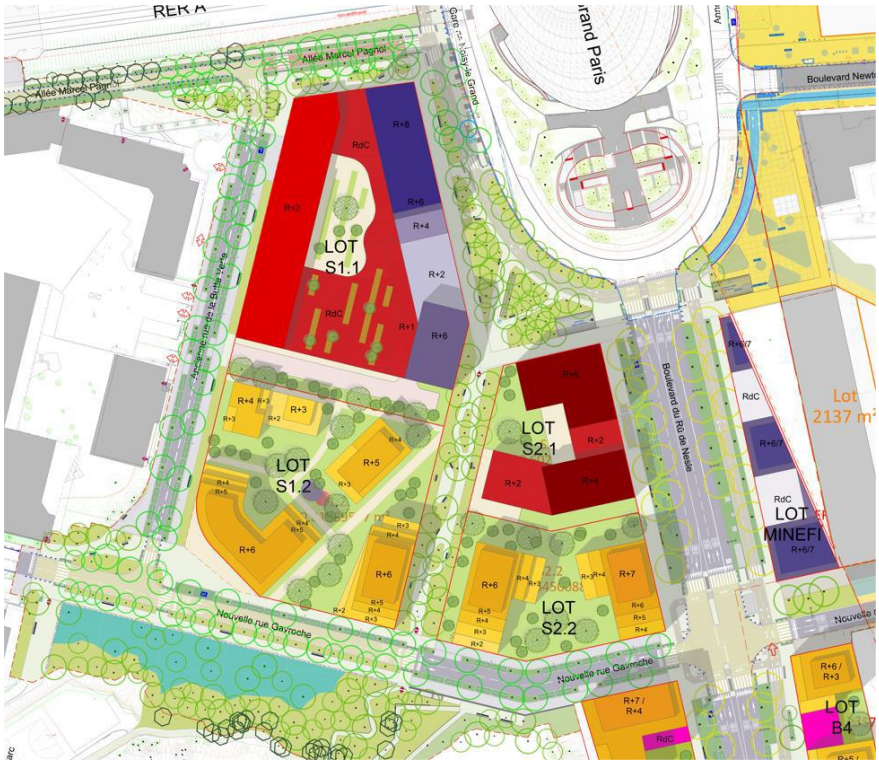


Figure 7 : Plan masse du Pôle Gare Sud (source : dossier)

Le quartier du Boulevard du Ru de Nesles

Environ 720 logements sont créés dont 15 % de logements locatifs sociaux ainsi que 1 520 m² de commerces et 640 m² de services en pied d'immeuble. Les lots B3 et B7 représentant environ 283 logements sont dédiés à des logements étudiants et intergénérationnels.

[24] Le coût de rénovation et d'extension de l'actuelle école a par ailleurs été jugé trop coûteux.

Figure 8 : Plan masse du Boulevard du Ru de Nesles (source : dossier)

Le secteur de l'Entrée de ville

Ce quartier comprend la structure d'accompagnement à la sortie (SAS).

Le lot AB2 accueille des bureaux (lot Trinove, en cours de construction) en entrée de ville en lien avec les aménagements de la Zac voisine (Zac de la Haute Maison, Champs-sur-Marne). Le permis de construire a été accordé par la mairie de Noisy-le-Grand le 28 octobre 2022.

Figure 9 : Plan masse de l'entrée de ville (source : dossier)

Le lien avec l'ouvrage de la gare et la nécessaire prise en compte des contraintes de la SGP

La Zac, comme les autres Zac en cours, aménage la place de la gare pour ce qui ne relève pas de la maîtrise d'ouvrage de la société des grands projets (SGP). Les chantiers portés par la SGP sont bien avancés notamment celui de l'ouvrage d'avant-gare, ponctué d'émergences techniques, qui est en cours.

Le boulevard du Ru de Nesles est déplacé de plusieurs mètres pour se situer sur le tunnel du métro, au-dessus de l'ouvrage d'avant-gare. Porte d'entrée dans la ville, il sera raccordé provisoirement au sud de l'anneau avant d'être décalé dans l'axe de la gare et transformé en boulevard urbain et planté d'arbres à grand développement et de bandes plantées. Son caractère de route départementale implique une chaussée à 2x2 voies. Sa répartition réversible devrait permettre l'installation à termes de couloirs de bus dédiés et accueillir des mobilités actives (piste cyclable bidirectionnelle de 4 mètres de large). Lors de leur visite les rapporteures ont été informées que la convention avec le Département est finalisée.

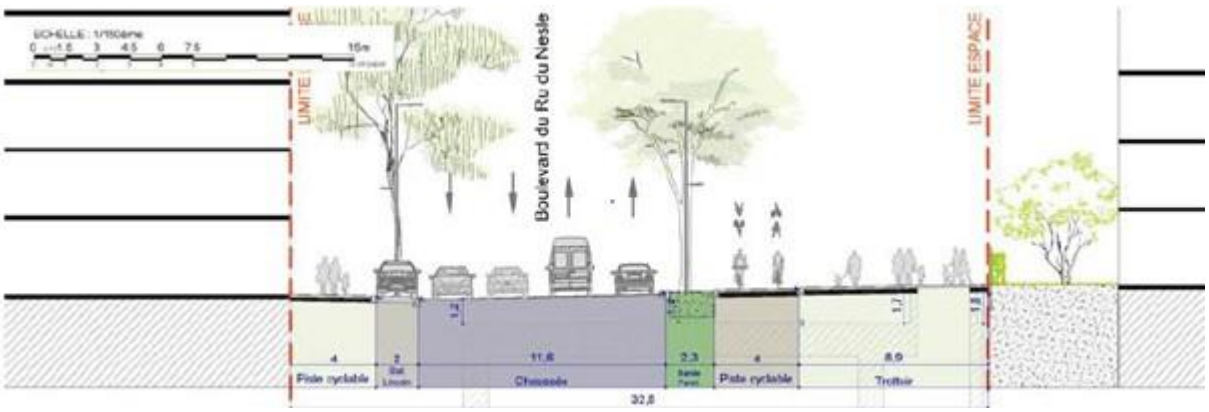


Figure 10 : Profil type du boulevard du Ru de Nesles (source : dossier)

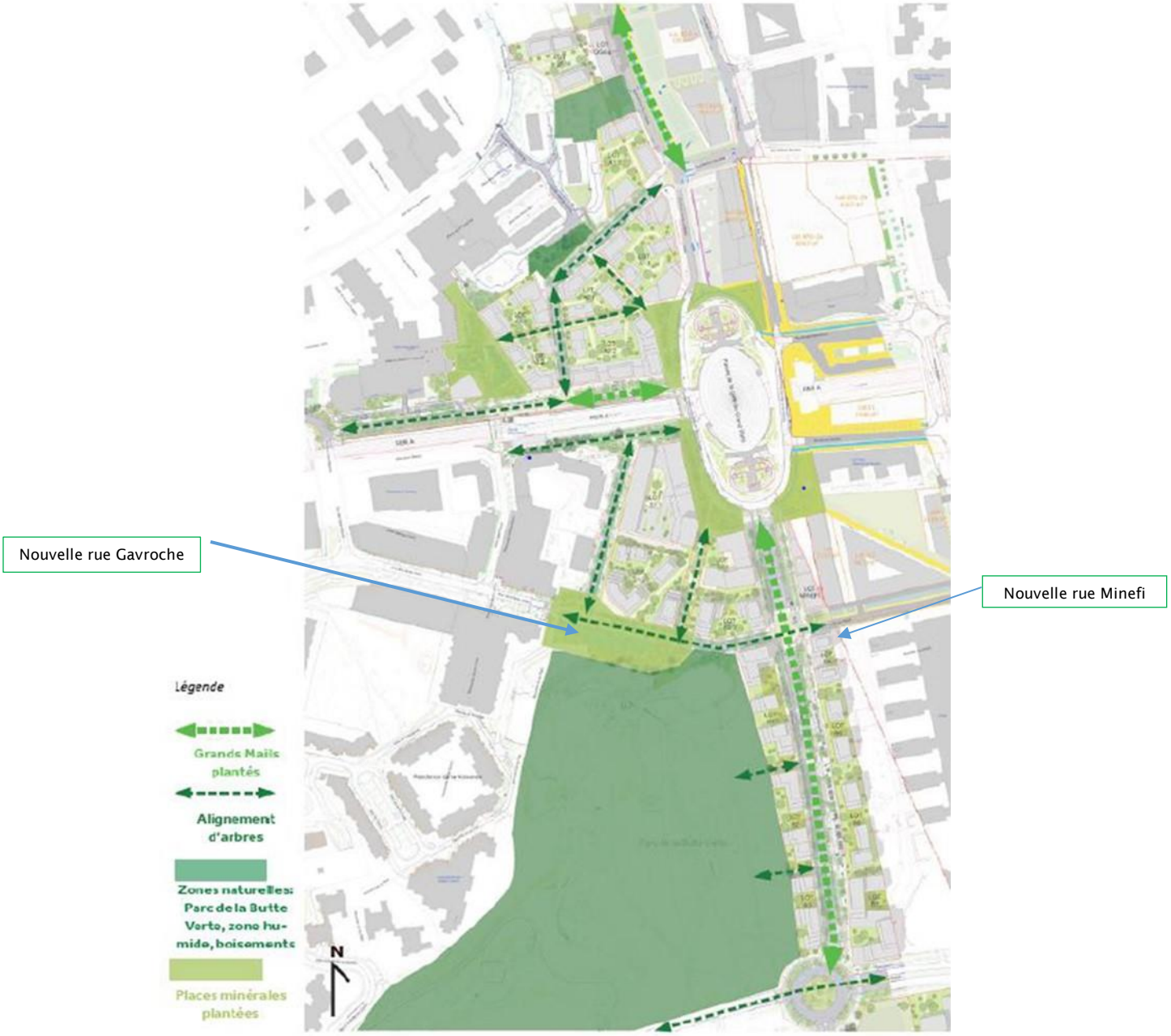


Figure 11 : Plan masse du projet et circulations (source : dossier)

1.2.2 Phasage de la Zac et articulation avec l'emprise sous maîtrise d'ouvrage de la SGP

Le chantier des travaux de construction de la gare de Noisy-Champs du Grand Paris Express s'étend actuellement sur 1,5 km de long. La livraison et la mise en service de la gare sont prévues en décembre 2025. Le phasage de la Zac doit tenir compte de celui des travaux de la SGP.

La durée de mise en œuvre de ce projet de Zac est de 15 années, c'est-à-dire qu'il devrait aboutir aux environs de 2037 avec la livraison de premiers logements fin 2027.

Le budget global de la Zac est estimé à 107 millions d'euros HT. L'opération sera déficitaire (le déficit prévisionnel, estimé à 30 millions d'euros environ, sera porté par la Métropole du Grand Paris et la ville de Noisy-le-Grand).

La Zac Noisy Pôle-Gare s'inscrit dans le contexte de l'arrivée de la gare du Grand Paris Express (ouverture prévue par la SGP en décembre 2025). Plusieurs projets d'aménagement, à des stades

opérationnels très différents, s'articulent autour de la gare Noisy-Champs. Ils ont fait l'objet de plusieurs avis de l'Ae. Le pétitionnaire indique que, selon la jurisprudence administrative, les travaux liés au GPE forment des projets distincts des opérations d'aménagement accompagnant la réalisation du réseau GPE au sens des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. L'analyse des effets cumulés devra toutefois prendre en compte l'ensemble de ces projets représentant un profond bouleversement du secteur. Cette situation a d'ailleurs été relevée dans leurs avis par les autorités environnementales compétentes sur les différents aménagements concernés.

1.3 Procédures relatives à la Zac

Le dossier est présenté par la Métropole du Grand Paris en vue de la création de la Zac et de la déclaration d'utilité publique (DUP) permettant d'obtenir la maîtrise foncière des parcelles nécessaires à l'opération d'aménagement. Il ne reste qu'un peu plus de 2 hectares à acquérir, soit environ 14 %, la Commune maîtrisant un tiers du foncier et ÉpaMarne, un peu plus d'un tiers, le reste appartenant à d'autres propriétaires privés.

En 2017, le conseil municipal de la ville de Noisy-le-Grand a décidé d'engager une procédure de concertation préalable à la définition d'une opération d'aménagement et en a tiré le bilan en décembre. La compétence d'aménagement a été transférée par la loi à la Métropole du Grand Paris, qui par délibération du 15 février 2022, a décidé d'engager une concertation préalable à la création de la gare de Noisy-Pôle Gare et en a défini les objectifs et les modalités : un atelier de concertation, une réunion publique, la mise en ligne des documents sur la plateforme de la MGP et sur le site internet de la ville et la mise à disposition d'un registre papier spécifique en mairie de Noisy-le-Grand et au siège de la MGP en complément des plateformes dématérialisées.

Le bilan de la concertation, joint au dossier, a été approuvé le 21 octobre 2022.

Le plan local d'urbanisme (PLU) de Noisy-le-Grand, révisé le 26 septembre 2017, intègre la mise en compatibilité avec la DUP de la ligne 15 sud du métro du GPE du 24 décembre 2014. Le projet est situé en zone UP7 qui correspond aux secteurs de projet. L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) associée prévoit que les aménagements situés le long du Boulevard du Ru de Nesles portent sur des constructions à usage de bureaux en R+8 et des logements en R+6 maximum. Les abattages d'arbres sont interdits. Grand Paris-Grand Est[25] a engagé par délibération en date du 3 juillet 2018 l'élaboration de son plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), arrêté en Conseil de Territoire en juillet 2023. Il devrait être soumis à enquête publique en cours d'année. Ce document, qui se substituera au PLU de Noisy-le-Grand, réaffirme le rôle de polarité de dimension supra territoriale du Quartier Noisy Pôle Gare et la volonté de la collectivité de développer le long de la rue du ru de Nesles une circulation apaisée favorisant les mobilités actives.

L'Ae est l'autorité environnementale compétente pour émettre un avis sur ce dossier, celui-ci étant porté par la filiale d'un établissement public sous tutelle du ministre chargé de l'environnement.

Il s'agit d'un deuxième avis portant sur la création de la Zac du Pôle gare de Noisy-Champs à Noisy-le-Grand. Le ministre de l'environnement a en effet rendu un avis sur ce dossier le 4 juillet 2019[26], en sa qualité d'autorité environnementale.

[25] L'Établissement public territorial Grand Paris - Grand Est est une structure intercommunale, créée le 1er janvier 2016 dans le cadre de la mise en place de la métropole du Grand Paris et située dans le département de la Seine-Saint-Denis en région Île-de-France.

[26] https://side.developpement-durable.gouv.fr/PAE/digital-viewer/c-406660

Le présent dossier aurait donc dû comporter une actualisation de l'étude d'impact initiale ce qui n'est pas le cas, l'Ae étant saisie d'un dossier comportant une nouvelle étude d'impact qui ne fait à aucun moment état de la version initiale de l'étude d'impact et du précédent avis d'autorité environnementale sur le projet.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet d'ensemble sont :

- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques à l'intersection de deux corridors reliant des milieux boisés, réservoirs de biodiversité,
- la gestion des eaux pluviales,
- la pollution des sols,
- les nuisances, en particulier sonores, liées aux phénomènes de congestion du trafic notamment autour du boulevard du Ru de Nesles et aux abords de la gare
- les émissions de gaz à effet de serre liées aux phases travaux et d'exploitation.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact devrait être une actualisation de l'étude d'impact initiale de novembre 2018 visée dans l'arrêté préfectoral précité. Or, si certaines parties sont présentées comme actualisées (le recensement des zones humides par exemple), ces modifications ne sont pas matérialisées par une présentation différente qui permettrait de les identifier précisément et de voir en quoi l'étude d'impact actualisée répond par exemple aux recommandations de l'autorité environnementale dans l'avis du 4 Juillet 2019. Aucun document n'explicite ces évolutions.

À ce titre, l'Ae constate que l'étude d'impact a été actualisée sur de nombreux points, en tenant compte de l'avis d'autorité environnementale de 2019 : ont été traités les méthodes utilisées au-delà du volet biodiversité, les effets cumulés et les effets conjoints des projets d'aménagement à proximité de la gare de Noisy-Champs, les diagnostics complémentaires de pollutions des sols, de l'air et du bruit, les solutions retenues pour l'approvisionnement énergétique de la Zac. L'analyse environnementale reste, toutefois, encore insuffisante sur un certain nombre de points, déjà évoqués dans l'avis de 2019, qui seront soulignés dans le présent avis, notamment s'agissant de l'analyse des variantes et solutions raisonnables de substitution, de l'application de la séquences ERC sur certaines thématiques et de la justification d'un impact environnemental résiduel faible du projet [en particulier] sur les milieux naturels et les espèces protégées.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une notice qui récapitule les évolutions de la Zac et leurs principales conséquences environnementales et indique les parties de l'étude d'impact approfondies notamment en réponse à l'avis de l'autorité environnementale du 4 juillet 2019.

2.1 *Justification du projet retenu*

Le projet est défini dans les documents d'urbanisme (schéma directeur régional de l'Île-de-France, PLU de Noisy-le-Grand, PLU de l'établissement public territorial -EPT-de Grand Paris Est en cours) comme une polarité urbaine et un secteur d'urbanisation préférentielle. Le périmètre de la Zac fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) qui correspond à la zone UP7 « pôle gare du Grand Paris Express » ; le projet s'y inscrit pleinement. Un des axes principaux réside

dans la reconnexion des quartiers et la mise en place d'une réelle polarité autour de la gare ce qui passe par la mise en œuvre d'un réseau de cheminement ou de requalification de l'existant. L'OAP prévoit le prolongement du maillage commercial, la requalification du centre commercial du Champy, la création de nouvelles liaisons, la mise à niveau de la rue des Hauts Châteaux, l'amélioration de la desserte du groupe scolaire Gavroche ainsi que le déplacement du Boulevard du Ru du Nesles et sa transformation en boulevard urbain.

En matière de logement, le site a été identifié dans le PLU comme présentant un fort potentiel de mutation (bâti dégradé ou à fort potentiel de mutabilité, friches) et une opportunité pour le développement d'une offre de logements diversifiée d'activités économiques et d'équipements. Avec 1 623 logements, le projet de Zac représente une des opérations d'aménagement les plus importantes de la ville de Noisy-le-Grand et participe à l'effort de construction de la ville de 570 logements par an fixé par le programme local de l'habitat (PLH) 2012-2017. Toutefois, la production de logements devra être actualisée au regard de l'objectif de construction de logements qui sera fixé par le futur PLH Grand Paris Grand Est, dans un rayon pertinent autour de la gare.

L'Ae recommande de resituer les objectifs de production de logements dans le cadre du futur programme local de l'habitat de Grand Paris Grand Est, dans un rayon pertinent autour de la gare de Noisy Champs.

Dans le cadre de son insertion urbaine, le dossier décrit de façon claire le passage d'une polarité de quartier à une polarité d'un pôle gare de niveau régional. L'arrivée d'une infrastructure telle que le GPE, qui se greffe sur un réseau existant et au sein de tissus urbains déjà densément habités, est bien anticipée dans le cadre de l'aménagement de la Zac, cette opération devant s'intégrer dans un projet d'ensemble qui ambitionne d'offrir un cadre de vie plus désirable aux populations résidentes. Le projet vise ainsi à accompagner le retour de la nature en ville avec des trames vertes, bleues et noires qui favorisent l'appropriation et l'implantation de la biodiversité, en s'appuyant sur le schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Le projet de Zac promeut une mixité de fonctions urbaines en les plaçant à distance de marche, et en favorisant la qualité, le dimensionnement et le maillage des espaces publics à la fois pour les mobilités piétonnes et cyclables, mais aussi pour l'animation globale du quartier (commerces, services et équipements). Ces éléments sont essentiels, en complément d'une offre de transports en commun structurante déjà existante, mais qui sera renforcée par le GPE.

Le plan climat air énergie (PCAET) du Grand Paris Grand Est peut constituer un bon outil de suivi de l'ensemble des actions à mettre en œuvre dans ce cadre. Les rapporteures ont souligné lors de la visite que la mise en œuvre d'un tel projet nécessite également un niveau élevé de coordination des acteurs, dont les intérêts sont parfois divergents. L'ÉpaMarne semble pouvoir remplir ce rôle.

L'Ae recommande la prise en compte du PCAET pour la mise en œuvre du projet et encourage à la mise en place d'une gouvernance élargie, associant les acteurs des transports, les promoteurs et les aménageurs, voire les habitants eux-mêmes.

2.2 Analyse des variantes envisagées

Trois variantes ont été étudiées. La première variante prévoyant 137 000 m² de SDP a été abandonnée en raison de son incidence sur l'environnement notamment sur le secteur de la Butte Verte. Outre la démolition du centre commercial, de la station-service et du groupe scolaire

Gavroche et leur reconstruction hors site, elle prévoyait une urbanisation des rives nord et est du parc de la Butte Verte jusqu'à l'autoroute.

La seconde variante retenait le parti inverse avec un large maintien de l'existant (centre commercial, remodelage minimal du groupe scolaire, reconstruction de la station-service dans le périmètre du projet, maintien de la dalle du Champy) et un total de 124 000 m² de SDP. La rue des Hauts Châteaux conservait sa structure et son tracé, ce qui ne permettait pas de résoudre ni la question du nivellement à l'arrivée de la gare, ni en général celle des ruptures topographiques, ni la construction du parking automobile de 300 places sous la rue des Hauts Châteaux.

La troisième variante, celle retenue, prévoit la suppression de deux liaisons pour véhicules motorisés entre la grande allée du Champy et la rue des Hauts Roseaux par l'allée des Hauts Bois et entre la grande allée du Champy au nord en contrebas et la nouvelle rue des Hauts Châteaux au sud, en surplomb. En contrepartie est créée une liaison piétonne avec un escalier en gouttière pour le déplacement des cycles. Les îlots bâtis sont modifiés dans leur forme et leur surface.

La présentation des trois variantes est succincte. Elle est difficilement appréhendable faute, par exemple, d'un tableau présentant de façon claire, à partir des mêmes données, les avantages et inconvénients de chacune d'elles notamment en termes d'incidences sur l'environnement et la santé humaine. Les plans d'aménagement sont en outre peu lisibles, notamment les noms des rues.

Le lien des deux premières variantes avec les grands principes du projet apparait lointain.

L'Ae recommande de présenter sous une forme synthétique les avantages et inconvénients des trois variantes étudiées, notamment en termes d'incidences sur l'environnement et la santé humaine et de mieux justifier le choix de la variante retenue.

2.3 Analyse de l'état initial, des incidences du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

2.3.1 Caractéristiques urbaines

La ville de Noisy-le-Grand a eu longtemps une vocation forestière et agricole marquée notamment par un nombre important de mares agricoles et forestières. C'est entre les deux guerres mondiales, que se développent de nombreux lotissements. Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne de 1965 enclenche une dynamique urbaine, la commune faisant partie du périmètre de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Une photo aérienne montre toutefois qu'entre 2000 et 2005 le site du projet était encore composé de champs, d'espaces forestiers et naturels.

Figure 12 : Photo aérienne ancienne 2000-2005 (source : dossier)

À partir de 2012, apparaissent des habitats collectifs et des milieux ouverts artificialisés.

La Zac fait partie des espaces d'habitats identifiés dans le PLU sous le terme *« les grands ensembles »*. Le secteur se caractérise par un ensemble de logements, de commerces et d'espaces publics. La hauteur des immeubles varie de R+5 à R+15 selon les quartiers. Le dossier rappelle que le programme local de l'habitat 2012-2018, prévoit un objectif de 600 logements à créer par an sur la commune et 131 sur le quartier Est dont 30 % de logement social.

Cinq groupes scolaires sont présents sur le site d'étude, les groupes les plus proches se situent à proximité de la Zac[27].Selon le dossier, afin de répondre aux besoins de la Zac et aux besoins anticipés, il sera nécessaire de construire 24 classes supplémentaires soit un groupe scolaire de 9 classes de maternelles et 15 élémentaires dans le cadre d'une opération miroir sur le lot S1.

Le groupe scolaire Gavroche est démoli pour être reconstruit, de même que les dalles ou le parking aérien. L'Ae rappelle qu'en application du 2° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, la description du projet comprend *« une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires »*. Les démolitions constituent des composantes du projet d'ensemble et leurs incidences doivent par conséquent être évaluées dans l'étude d'impact.

L'Ae recommande de décrire les travaux de démolition nécessaires, qui constituent une composante du projet, et de présenter une évaluation de leurs incidences.

2.3.2 Habitats naturels, faune, flore

État initial

L'état initial présente des inventaires détaillés et permet de recenser les différents types d'habitats naturels, d'identifier la présence d'espèces remarquables, voire protégées, ainsi que la présence d'espèces exotiques envahissantes et de qualifier les enjeux correspondants.

[27] Sur l'emprise d'étude, cinq groupes scolaires (tous publics) sont présents (du sud vers le nord) : École primaire et maternelle « les Abeilles » ; École primaire et maternelle « Célestin Freinet » ; École primaire et maternelle « Gavroche » ; École primaire et maternelle Vincent Van Gogh ; École primaire et maternelle Hauts-Bâtons.

Les réservoirs de biodiversité les plus riches identifiés par le schéma de cohérence écologique d'Île-de-France se concentrent sur les espaces boisés de la Butte verte.

La zone d'étude est concernée par la présence d'une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff)[28] de type 1 *« Mares et boisements de la Butte verte »* n° 110020462. Cette Znieff inclut deux entités situées de part et d'autre du boulevard de Champy-Richardet. Ce boisement composé de mares, accueillait déjà en 2014, quatre espèces de tritons (Triton alpestre, Triton crêté, Triton palmé et Triton ponctué) et deux plantes patrimoniales protégées en région Île-de-France, (le Sison amome et l'Utriculaire citrine).

Le diagnostic écologique réalisé en 2017 et actualisé en 2021 recense 12 habitats naturels et semi-naturels, quatre habitats anthropiques végétalisés, six habitats anthropiques non végétalisés et un habitat des milieux aquatiques sur le site d'étude. Parmi ces habitats, aucun n'est considéré d'intérêt patrimonial, communautaire ou prioritaire. Pour la flore, parmi les 233 taxons, aucune espèce floristique protégée n'a été observée dans le périmètre de la Zac. Pour l'avifaune, 40 espèces d'oiseaux ont été identifiées. 35 espèces sont considérées comme nicheuses sur le site ou ses abords immédiats et exploitent le secteur d'étude pendant leur reproduction. Les espèces remarquables recensées se retrouvent dans des cortèges de milieux très variés : milieux boisés, bâtis, humides et aquatiques, ou ouverts. Les espèces à valeur patrimoniale observées sont le Gobemouche noir, le Pic épeichette et le Verdier d'Europe. L'enjeu écologique sur le site a été identifié comme assez fort pour ces deux dernières espèces.

Les inventaires entomologiques réalisés en 2017 et mis à jour en 2021 ont mis en évidence 54 espèces d'insectes au sein de l'aire d'étude : le Criquet pansu, espèce méditerranéenne remarquable, nouvellement apparue en Île-de-France, a été recensé en limite de la zone d'étude. La liste des insectes protégés d'Île-de-France est en cours de révision. La liste figurant dans le dossier devra donc être mise à jour.

Le tableau suivant récapitule les espèces remarquables ou protégées recensées sur la zone d'étude.

	Espèces remarquables	Espèces protégées	Nombre d'espèces totales remarquables et/ou protégées	Diversité spécifique
Flore	7	1	7	233
Oiseaux	5	28	28	40
Amphibiens	4	7	7	7(dont une potentiellement présente)
Reptiles	0	3 (potentiellement présentes)	3 (potentiellement présentes)	3 (potentiellement présentes)
Insectes	6	2	8	54
Mammifères non volants	2	2	2	2
Chiroptères	5	5	5	5
Total	**29**	**48**	**60**	**344**

Figure 13 : Recensement des espèces (source : dossier)

[28] 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.

La caractérisation des zones humides a été actualisée en 2021 conformément à la réglementation et a permis l'identification et la délimitation de plusieurs zones humides avérées sur la zone d'étude pour une surface totale de 1 354 m². Elles se trouvent dans trois secteurs, dans le parc arboré de l'École supérieure d'ingénieurs en électrotechnique et électronique (ESIEE), au niveau des mares de la Butte verte, vers les jardins partagés au nord. Seuls 173 m² de zones humides se trouvent dans le périmètre de la Zac, dans le parc arboré de l'ESIEE. Les zones humides de la Butte verte présentent le plus de potentialités mais sont localisées hors de la Zac. Les deux autres ne sont pas représentatives de zones humides fonctionnelles du point de vue de la biodiversité.

Le secteur d'étude est aussi marqué par la destruction de mares situées dans l'emprise des travaux du futur métro de la ligne 15, qui a fait l'objet de compensation par la SGP.

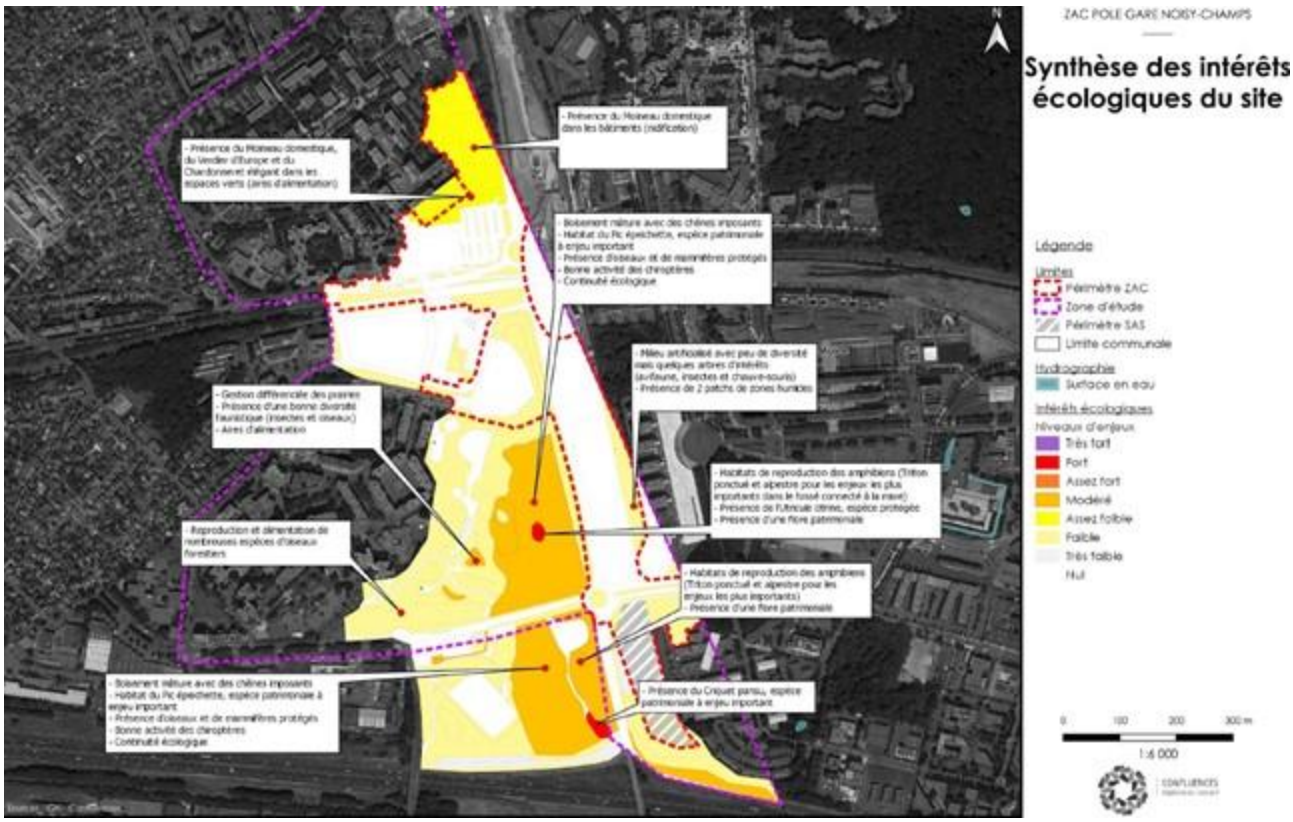


Figure 14 : Intérêts écologiques du site (source : dossier)

Sur le secteur d'étude de la Zac, des enjeux écologiques modérés à forts existent avec des espèces associées aux milieux boisés, aux milieux ouverts ou aux milieux humides et aquatiques telles que l'Orme lisse, l'Utricule citrine, le Criquet pansu, le Moineau domestique, le Chardonneret élégant, le Verdier d'Europe ou la Pipistrelle commune.

Le pétitionnaire n'a pas jugé nécessaire de faire une demande de dérogation espèces protégées car il a estimé que les incidences directes du projet étaient nulles ou très faibles sur ces espèces.

Incidences

Les incidences du projet sont bien détaillées avec 21 579 m² d'habitats affectés directement et 172 964 m² indirectement en phase de chantier ou en phase d'exploitation. Le dossier précise également la surface détruite pour chaque habitat. Ainsi, environ 4 hectares de milieux naturels ou semi-naturels, de milieux de reproduction des amphibiens ou des oiseaux sont détruits. Les continuités liées aux espaces arborés seront fortement atteintes par le projet et les projets

connexes. La destruction des zones boisées limite la continuité écologique nord-sud et est-ouest. Elle réduit le nombre d'éléments relais et limite le déplacement de certains groupes d'espèces (oiseaux, mammifères, amphibiens, reptiles).

La réalisation du projet engendrera la création de surfaces imperméabilisées supplémentaires, susceptibles de modifier l'hydrologie des bassins versants. Les incidences du projet devraient pouvoir être analysées au regard de ses effets potentiels sur les fonctionnalités hydrologiques des milieux aquatique et humides. Celles-ci peuvent avoir des effets cumulés avec la destruction des mares dans le cadre des travaux de la ligne 15 du GPE.

L'Ae recommande d'évaluer les effets potentiels du projet sur les fonctionnalités hydrologiques des zones humides, dans la zone d'étude, en lien avec les aménagements du Grand Paris Express.

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Les mesures d'évitement portent sur des adaptations de calendrier des travaux, la préservation des milieux naturels aux abords des zones de chantier ou la préservation de zones humides. Les mesures de réduction proposées concernent la limitation des pollutions lumineuses, la gestion des espaces verts et des espèces invasives (Renouée du Japon et Fraisier d'Inde notamment) et la revalorisation du boisement sud du Parc de la Butte verte (préservation d'îlots de sénescence, création de clairières herbacées et maintien des lisières herbacées/arbustives, gestion différenciée des clairières existantes, création ponctuelle de trouées forestières entretenues par une fauche tardive avec entretien des rejets de ligneux, traitement des déchets verts au sud de la zone et revalorisation éco-paysagère du secteur, préservation des stations patrimoniales ou encore valorisation pédagogique). Le dossier rappelle que *« la SGP prévoit dans le cadre de l'étude d'impact relative à la ligne 15 du métro, une restauration des mares présentes dans le Parc de la Butte verte, à court terme »* et précise que *« L'ensemble de ces dispositions sera décrit dans un plan de gestion élaboré en collaboration avec la ville de Noisy-le-Grand. Elle le mettra en œuvre sur la durée d'un à deux plans de gestion. »*

Le dossier présente des mesures d'accompagnement : la mise en place de micro-habitats (pierriers, branches d'arbres morts, nichoirs dans les bâtiments ou dans les espaces naturels) et de toitures végétalisées. Il ne prévoit aucune mesure de compensation des 4 hectares de milieux naturels ou semi naturels et de milieux de reproduction des amphibiens ou des oiseaux détruits. Le pétitionnaire indique que parmi ces habitats, aucun n'est d'intérêt patrimonial, communautaire ou prioritaire. Aucune espèce floristique protégée n'a été observée sur le périmètre de la Zac.

Les micro-habitats et les toitures végétalisées favorisent certes la présence de certaines espèces, en tant que mesures d'accompagnement. Cependant, la petite taille et la dispersion de ces micro-habitats rendent leur gestion et leur protection plus difficiles que les habitats de plus grande dimension. Ils peuvent être particulièrement sensibles aux perturbations environnementales (par exemple au changement climatique), aux activités humaines et à la spécialisation des espèces dans les micro-habitats. Un suivi des espèces et de l'efficacité des mesures est envisagé dans le dossier, en phase de chantier et durant 15 à 20 ans. Il précise que la gestion à terme de ces mesures reviendra à la ville de Noisy-le-Grand et aux copropriétés. Le dossier reste silencieux sur la mise en place de mesures de conservation éventuelles et le portage du coût de ces mesures.

Au-delà de ce que prévoit la Zac (notamment une végétalisation des espaces publics), s'agissant de la restauration des continuités écologiques nord-sud et est-ouest, une réponse satisfaisante ne

peut être apportée qu'en définissant des mesures à l'échelle de l'ensemble des habitats détruits, en lien avec les Zac avoisinantes. La restauration des continuités écologiques implique une approche intégrée avec les parties prenantes pour reconnecter les habitats et populations fragmentés.

L'Ae recommande de compenser la destruction des quatre hectares de milieux naturels ou semi-naturel et des corridors écologiques nord-sud et est-ouest, en associant l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés par la destruction des corridors écologiques nord-sud et est-ouest recensés dans le schéma régional de cohérence d'Île-de-France.

2.3.3 Eau et milieux aquatiques

État initial

Le dossier distingue les aquifères de niveau régional et de niveau plus local. La commune de Noisy-Le-Grand est caractérisée par la présence de trois nappes souterraines : la nappe des limons des plateaux et des calcaires de Brie, la nappe des Marnes, la nappe de calcaire de Champigny. Le dossier présente les prélèvements historiques liés à l'activité agricole mais reste silencieux sur les prélèvements actuels. Ces nappes ne participent pas à l'approvisionnement en eau potable de la commune de Noisy-le-Grand.

Afin d'améliorer et de préserver le bon état qualitatif et quantitatif de l'eau et des milieux aquatiques, des objectifs ont été fixés dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) 2022-2027. Dans l'état initial, l'échéance des objectifs du bon état a été définie pour 2027, à 32 % pour le bon état chimique et à 100 % pour le bon état quantitatif. Les paramètres anthropiques qui expliquent le très mauvais état des eaux n'ont pas été clairement explicités dans le dossier.

L'Ae recommande une analyse plus poussée de la qualité et des usages des eaux souterraines, au-delà d'une approche strictement historique des projets de la commune de Noisy-le-Grand.

S'agissant des eaux de surface, le cadre hydrographique général et le contexte hydrologique et hydraulique sont correctement présentés. Sur le site d'étude, aucun axe d'écoulement superficiel n'est répertorié. La Marne se situe plus au Nord.

La zone d'étude est intégrée dans le territoire des « Rivières d'Île-de-France » et l'unité hydrographique de Marne Aval du Sdage. Les objectifs d'atteinte de la qualité des cours d'eau définis par le Sdage sont le bon état écologique et le bon état chimique en 2027. La principale cause de non atteinte du bon état écologique est la présence dans l'eau de nitrates et de phosphore en quantité excessive. Les principales mesures définies pour l'unité Marne Aval sont la réduction des pollutions des collectivités, des industries et agricoles, la protection et la restauration des milieux et la gestion de la ressource en eau.

Deux mares sont présentes dans le parc de la Butte verte, à l'ouest de la RN 370 et des mares ont été détruites dans l'actuelle emprise des travaux du futur métro de la ligne 15.

L'eau potable est prélevée dans la Seine à Choisy-le-Roi et dans la Marne à Noisy-le-Grand. Au vu des projets à venir, il sera nécessaire de renforcer et d'étendre le réseau actuel pour répondre aux besoins futurs. L'assainissement actuel de la zone d'étude est réalisé par le collecteur départemental de la Malnoue qui traverse la commune du sud au nord et se jette dans le collecteur interdépartemental du syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération

parisienne (Siapp). La station d'épuration du site est celle de Marne Aval. Cette station a été rénovée entre 2007 et 2009 afin d'augmenter la capacité de traitement journalière qui est passée de 30 000 m³ par temps sec à 75 000 m³ par temps sec et à 125 000 m³ par temps de pluie. Elle est dimensionnée pour traiter un débit journalier d'effluents de 100 000 m³ en provenance de 16 communes de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne.

L'Ae recommande de démontrer le caractère suffisant de la capacité des réseaux d'assainissement existants à faire face aux besoins futurs de la Zac et des autres projets environnants, que ce soit en volume ou en charge de pollution à traiter.

Impacts

Le secteur est urbanisé et, par conséquent, majoritairement imperméabilisé. La gestion des ruissellements d'eau de pluie est donc un enjeu majeur dans le secteur. La première nappe d'eau souterraine présente au droit du site est la nappe des limons des plateaux et des calcaires de Brie. Selon le forage (BSS000PMRK) le plus proche (à environ un kilomètre au nord-est) de la zone d'étude, à 78,35 m NGF, la nappe est située à 16,5 m de profondeur par rapport au sol. Au droit de la zone d'étude la cote topographique est à environ 97 m NGF (le site est localisé sur une butte), cette nappe circulerait donc à environ 30-40 m de profondeur vers la Marne, avec un sens d'écoulement supposé en direction du nord-ouest. Cette nappe n'est pas considérée comme directement vulnérable aux pollutions de surface, étant donné sa profondeur et sa protection par des argiles vertes, peu perméables. Toutefois, l'urbanisation peut potentiellement entraîner une réduction du potentiel d'infiltration des eaux pluviales du secteur, et une diminution de l'alimentation des nappes. De même, les ruissellements sur les versants et l'infiltration d'eau via les différentes couches géologiques rendent les nappes indirectement vulnérables. Leurs eaux sont actuellement drainées par le réseau d'assainissement pluvial. Aucun prélèvement n'est envisagé pendant la phase de travaux de l'aménagement.

Le principal impact recensé est en phase de chantier. En effet, l'aménagement de la Zac nécessitera des terrassements en déblai (notamment pour la création de sous-sols) qui pourraient recouper la nappe superficielle et nécessiter la mise en œuvre de moyens de pompage. D'après la lithologie attendue, un niveau d'eau devrait ainsi être rencontré vers 3/4 m par rapport au terrain naturel (TN), soit vers 89,1/91,2 NGF, en fonction des apports d'eaux météoriques.

Par conséquent, si pendant les travaux, la nappe est à son plus haut niveau et que le chantier nécessite une phase de rabattement temporaire, le pétitionnaire a prévu un porter à connaissance auprès de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France (Drieat) afin de mettre à jour les informations du présent dossier.

Mesures sur les milieux aquatiques et humides

Le secteur étant très artificialisé et remanié, le maintien d'un bon état des masses d'eau et la gestion des eaux pluviales constituent des enjeux majeurs. Des dispositifs de gestion des eaux ont été mis en place par la ville de Noisy-le-Grand et le département de la Seine-Saint-Denis.

La ville de Noisy-le-Grand a mis en place de nombreuses mesures permettant de retrouver la trace des usages anciens des eaux souterraines et d'améliorer le fonctionnement du réseau actuel. Dans le centre-ville, un projet hydraulique a été mis en place (aménagement avenue Aristide Briand). Un

canal d'eau et des fontaines diminuant l'utilisation des réseaux existants ont été créés, faisant réapparaître l'ancienne galerie d'eau souterraine du Clos Saint-Vincent.

Le département de la Seine-Saint-Denis, comme la ville de Noisy-le-Grand, se sont engagés sur l'ensemble de leur territoire, dans une politique de limitation des débits d'eaux pluviales à 10 litres/seconde/hectare pour les constructions de plus de 1 000 m².

L'aménageur de la Zac envisage la mise en œuvre de réseaux de collecte et des ouvrages de gestion des eaux pluviales adaptés aux contraintes physiques (climat, relief, géologie, hydrologie) et naturelles du secteur. L'ambition principale du projet est de tendre vers un zéro rejet au réseau, en gérant une pluie de retour de 30 ans conformément au schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Marne Confluence.

S'agissant d'un projet d'aménagement de la Zac du pôle gare Noisy Champs qui s'étale sur 15 ans et d'un Sage approuvé en 2018, on peut s'interroger sur la pertinence d'un tel dimensionnement des dispositifs de gestion d'eaux pluviales. Le changement climatique entraînera potentiellement une augmentation de la fréquence et de l'intensité des évènements météorologiques extrêmes, y compris les fortes pluies. La pluie de fréquence trentennale devrait s'accroître avec le changement climatique. Il sera nécessaire de prendre en compte cette évolution dans le dimensionnement de l'assainissement pluvial.

L'Ae recommande de présenter les mesures prises pour renforcer la résilience des infrastructures et aménagements, par exemple en ajoutant des marges de sécurité dans le dimensionnement des ouvrages pour anticiper les incertitudes liées au changement climatique et en faisant appel à des solutions fondées sur la nature ; la restauration des zones humides permet également de gérer les eaux pluviales de manière plus flexible et résiliente.

L'aménageur mentionne des incidences directes des aménagements sur la nappe souterraine. Pour éviter ou limiter l'incidence des travaux de création de sous-sols sur la nappe, la SPLA-IN a prévu que des études hydrogéologiques complémentaires seront menées préalablement par l'aménageur de la Zac ou les promoteurs et que des dispositions constructives spécifiques (cuvelages…) seront adoptées pour la réalisation des sous-sols en fonction des résultats obtenus.

Le projet est susceptible d'altérer la qualité des eaux superficielles et souterraines par le biais de pollutions chroniques (liées au ruissellement et à la circulation des véhicules en phase de chantier) ou saisonnières et accidentelles (liées à l'utilisation de produits potentiellement toxiques). Des mesures sont prévues pour intercepter ces pollutions. De manière plus générale, les collectivités ont mis en place des stratégies pour atteindre le bon état des masses d'eau en 2027.

Le projet prévoit la mise en place d'espaces verts avec notamment des plantations d'arbres, le long des voiries et au cœur des îlots, la mise en place de toitures végétalisées, des micro-habitats, des stationnements végétalisés et la gestion des eaux à la parcelle pour le domaine privé. Ces mesures pourront ainsi permettent l'infiltration naturelle des eaux pluviales tout en améliorant le cadre de vie urbain. Il est prévu également d'augmenter La surface perméable des espaces publics par rapport à l'existant (+31,7%).

L'Ae recommande d'intégrer dans la stratégie du maître d'ouvrage permettant de contribuer au bon état écologique des eaux de surface, la restauration des milieux aquatiques, dans une démarche

coordonnée associant l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés par la destruction de ces milieux, notamment ceux qui sont concernés par les travaux de la ligne 15.

2.3.4 Risques

La commune de Noisy-le-Grand fait partie du territoire à risque important d'inondation, TRI 93DRIEE_IF20140001 (arrêté préfectoral du 27 novembre 2012).

Le site d'étude n'est pas concerné par un risque d'inondation, ni de remontée de nappes. Il est cependant exposé à un risque de retrait gonflement des argiles-tassement différentiel dans sa partie nord par un aléa moyen à fort. Le reste de l'emprise du projet est en aléa faible. En conséquence, des dispositifs adaptés seront mis en place. Des études géotechniques spécifiques permettront de définir ces dispositifs.

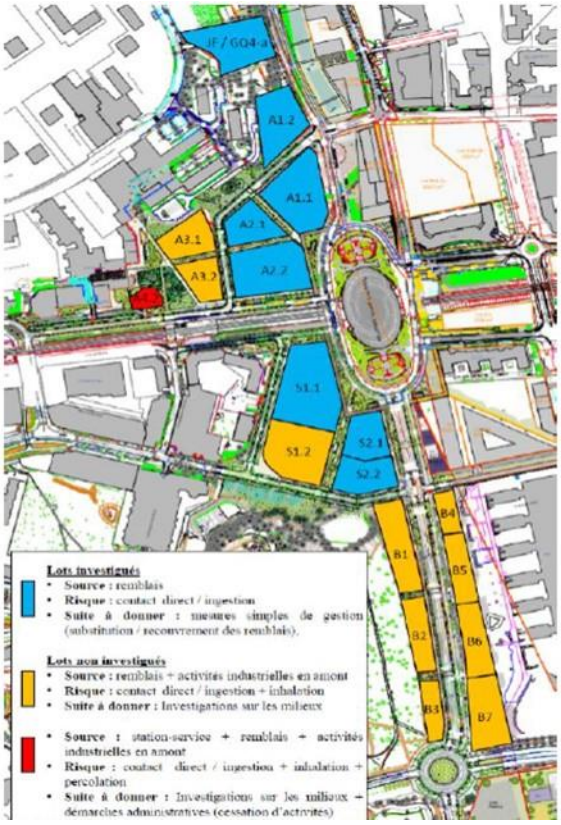
L'aménagement de la Zac du Pôle Gare va entraîner plusieurs remaniements du sol sur 14 ha : déplacement du boulevard du Ru de Nesle et construction des bâtiments sur des espaces aujourd'hui non urbanisés ; rehaussement de la rue des Hauts Châteaux et mise en place des nouveaux parkings souterrains. Des mouvements de sols importants sont attendus dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle gare.

Afin de limiter les mouvements de terrain, le maître d'ouvrage propose des mesures de réduction telles que la réutilisation au maximum en remblais sur site des terres préalablement déblayées, pour tendre vers un objectif d'équilibre déblais/remblais au sein de l'aménagement. Ajouter des matériaux stabilisants aux déblais d'argile permet en effet d'améliorer les propriétés mécaniques des sols et de réduire leur sensibilité au retrait gonflement. Toutefois, des systèmes de drainage efficaces devront être installés pour éviter l'accumulation d'eau dans les remblais.

L'Ae recommande de traiter le risque de retrait et gonflement des argiles en lien avec la gestion des eaux pluviales et la pollution des sols de ce secteur (notamment au Nord), en plus des études géotechniques.

2.3.5 Pollution des sols

La pollution des sols a été analysée au regard de l'occupation ancienne et actuelle et de l'occupation future des lots. Vingt sondages à 4 m de profondeur maximum ont été effectués sur les parcelles des lots destinés à accueillir des jardins familiaux (localisées rue des Hauts Roseaux). Le site se caractérise par la présence de remblais sur une épaisseur allant de 1 à 5 mètres pour les sondages réalisés sur la voirie. Dans le parc, les remblais peuvent être présents sur 10 m de profondeur.



Lot	Occupation actuelle	Sources potentielles de pollution	Etudes
JF / QG4-a	Espaces vers - potagers	Remblais	SOLPOL 2022 : 20 sondages réalisés jusqu'à 4 m de profondeur maximum mettant en évidence la présence d'anomalies en métaux lourds dans les sols superficiels. Dépassements des seuils ISDI observés pour les paramètres fluorures et fraction soluble et sulfates.
A.1.2	Batiments de logements collectifs et parking	Remblais	SOLPOL 2023 : 9 sondages réalisés entre 1 et 5 m de profondeur. Les résultats d'analyses ont mis en évidence des anomalies ponctuelles en métaux lourds dans les remblais superficiels entrainant de potentiels risque par contact direct pour les futurs usagers du site.
A.1.1 / A.2 / A.3	Centre commercial et parking	Remblais	GEOLIA 2022 : 4 sondages 2, 6 et 7 m de profondeur réalisés sur le parking du Champy. Les résultats d'analyses avaient mis en évidence la présence d'anomalies dans les remblais (présents jusqu'à 3 m de profondeur) en HCT et HAP. GEOLIA 2023 : 7 sondages de 2m de profondeur au droit du parking du Champy, les résultats montrent des anomalies en HCT et en HAP ainsi que 4 concentrations élevées en fluorures. Aucune anomalie observée suite aux investigations sur le milieu gaz.
A4.2	Station service	Activités de station services	GEOLIA 2022 : 2 sondages réalisés à proximité des cuves de carburant enterrées. Odeurs d'hydrocarbures signalées de 1 à 2 m de profondeur sur 1 sondages et les résultats d'analyses indiquaient des concentrations en HCT allant jusqu'à 340 mg/kg.
S1.1 / S2.2	Parc de la Butte Verte	Remblais	GEOLIA 2023 : 5 sondages de 2m de profondeur réalisés au droit du parc de la Butte Vertes. Les résultats ont montré des anomalies en HCT et en HAP ainsi que quelques anomalies en métaux (plomb par exemple). Aucune anomalie observée suite aux investigations sur le milieu gaz.
S1.2	Ecole Gavroche	Remblais	
B	Chantier du Grand Paris, Boulevard	Remblais	

Figure 15 : Lots investigués et suites à donner et synthèses des résultats (source : dossier)

Des sondages sur les sols à excaver (futurs déblais et enrobés destinés à être démolis et évacués) ont été menés (lots A1 (parking d'un logement collectif), A2 (parking du centre commercial) et A4 (station-service)) et les enrobés ont fait l'objet de diagnostics pour l'amiante et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Des investigations supplémentaires (recherche sur les gaz et les sols) ont été menées sur les lots JF, A et S. Les sondages de sols réalisés ont confirmé la présence de remblais hétérogènes. Des anomalies diffuses en métaux lourds ont été repérées dans les terrains superficiels du site (y compris dans les jardins familiaux) jusqu'à 2 m de profondeur ainsi que la présence de substances semi-volatiles (HCTC12-C16) et volatiles (toluène et naphtalène) jusqu'à 2 m de profondeur. Le diagnostic conclut à l'absence de teneur notable pour les autres substances recherchées. Les principaux risques sont des risques d'ingestion, contacts cutanés, ou d'inhalation de poussières.

Le dossier prévoit à l'avancement de la conception des projets, sur chacun des lots, des mesures de gestion consistant à substituer au moins partiellement, ou à recouvrir, les remblais par des matériaux sains. La création d'un recouvrement en surface est prévue : terre végétale ou remblais d'apport sains sur une épaisseur minimale de 30 cm au droit des espaces paysagers ou enrobé bitumineux sur des voiries/parkings extérieurs) avec filet avertisseur à la base est prévue. Pour les aménagements de type jardins familiaux dans les mailles concernées, seules des cultures potagères à racine courte après mise en œuvre d'un recouvrement de 50 cm de terre saine seront autorisées. En cas de plantation d'arbres fruitiers un décaissement de 1x1x1 m, remblayé par de la terre saine, devra être réalisé pour chaque arbre. Pour être efficaces ces mesures devront faire l'objet d'une large information permanente des futurs usagers de la Zac.

L'Ae recommande la réalisation d'une évaluation des risques sanitaires sur les terres présentant des pollutions, et de mettre en œuvre des mesures complémentaires de dépollution des sols suffisantes,

le cas échéant, pour garantir une pleine compatibilité entre les sols et les usages projetés (jardins familiaux) ou prévisibles (aires de jeux pour les enfants).

2.3.6 Paysage

Le site se situe au cœur de la vallée de la Marne et de l'entité paysagère du plateau.

Le plateau est très urbanisé avec la ville nouvelle, des zones d'habitat pavillonnaire, un secteur tertiaire et une zone industrielle et est fortement marqué par la présence des infrastructures de transport qui constituent autant de coupures fonctionnelles et visuelles ; le boulevard du Ru de Nesles est qualifié de « tuyau à voitures » sur lequel se greffent peu de voies secondaires. L'arrivée du GPE a modifié le paysage bordé de boisements par les défrichements rendus nécessaires par les projets d'avant et d'arrière gare. La rive côté Noisy est peu concernée et renforce la présence du parc de la Butte Verte. Le quartier ne comprend pas de monument à l'exception de la Chapelle Notre-Dame-des-Sans-Logis-et-de-Tout-le-Monde, classée aux monuments historiques depuis 2016 et dont le périmètre de protection fait partie du périmètre d'étude. Le long de la rue des Hauts-Roseaux au nord figure un alignement d'arbres protégé par le PLU.

Le travail sur la forme urbaine, la restructuration des trames viaires, le maillage paysager et la végétalisation du quartier (place-jardin au sein du quartier du Champy, végétalisation du parvis de la gare, des toits et façades, connexion du parc de la Butte Verte au quartier, création d'espaces en pleine-terre) contribueront à une rénovation complète de ces espaces. Le dossier devrait être enrichi d'une esquisse des futures constructions pour que les habitants puissent s'approprier le projet au regard de la très longue durée du chantier et des nuisances associées.

Figure 16 : Esquisse de la Zac (source : aménageur suite visite des rapporteures)

2.3.7 Déplacements, transports

État initial

Le territoire est caractérisé par la présence forte de grandes infrastructures de transport. Cet avantage présenté comme stratégique est à nuancer par le fort trafic généré par l'A4 et la francilienne, les nuisances associées notamment le bruit et les coupures urbaines qu'elles constituent.

L'arrivée du GPE constitue une véritable opportunité de créer un lien nord-sud fort, de relier entre eux et de fédérer les trois axes est-ouest.

En termes de trafic, le boulevard du Ru de Nesles est l'axe le plus chargé avec environ 21 000 véhicules/jours deux sens confondus en semaine, tandis que la rue de la Butte Verte constitue l'axe le moins chargé avec moins de 5 000 véhicules/jours deux sens confondus en semaine. Les simulations confirment que les principales difficultés se concentrent au Sud du secteur d'étude sur l'autoroute A4 et le diffuseur de la Cité Descartes.

S'agissant du stationnement, sur l'emprise projet, l'offre de stationnement automobile comptabilisée sur voies publiques de la commune est de 10 775 places. S'y ajoutent 2 943 places à cheval sur trottoir ni règlementées, ni matérialisées. L'offre de stationnement automobile est très insuffisante selon le dossier et principalement localisée au niveau de la rue de la Butte Verte et de la rue des Hauts Roseaux. Les expertises de terrain ont fait ressortir la présence de plusieurs zones de stationnement automobiles saturées. Le projet urbain prévoit de démolir le parking souterrain existant de Champy. L'offre sera reconstituée par la mise en place de 163 places de parking sur les quartiers du Champy, du pôle gare et du boulevard du Ru de Nesles et 300 places en parking souterrain des Hauts Châteaux. Elle complète l'offre du parking relais de 385 places à Champs-sur-Marne.

En matière de transports collectifs, la commune de Noisy-le-Grand et les communes limitrophes disposent d'un réseau de transport en commun relativement dense. La commune est en effet traversée par deux lignes RER (RER A et RER E) avec la présence de trois gares : celle du RER E – gare des Yvris au sud de la commune, celle du RER A – Noisy-le-Grand – Mont d'Est à l'Ouest et celle du RER A -Noisy-Champs.

La gare Noisy-Champs est incluse dans le périmètre de Zac, qui s'articule autour de celle-ci. En 2010 cette gare accueillait 18 000 voyageurs par jour à raison d'un train toutes les 10 minutes en moyenne. Il est prévu qu'elle devienne une gare clef du réseau du GPE en interconnexion avec le RER A et renforce le maillage du territoire.

L'emprise du projet est desservie par plusieurs lignes et arrêts de bus (212, 213, 312, 310 et 320). De plus, un pôle d'échange multimodal sera créé sur la commune de Champs sur Marne à proximité de la future gare du Grand Paris Express, regroupant l'intégralité des offres de lignes de bus.

Le dossier présente les orientations du Plan des mobilités en Île-de-France et du Plan local des mobilités. Ces deux plans visent à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et d'accès aux services d'une part, la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Le PLU prévoit le développement des liaisons dédiées aux modes actifs et intègre dans son règlement le stationnement vélo et automobile dans chacune des zones.

Le Département a mis en place un plan départemental des itinéraires de promenades et de Randonnées (PDIPR). Dans ce cadre, l'objectif est donc de créer au niveau communal des liaisons pour les mobilités actives de loisir en s'inscrivant dans une démarche de création de trame verte et bleue. La commune est associée à l'itinéraire petite randonnée (PR) « les Bords de Marne », sur la thématique de l'eau. Le projet de la Zac Pôle Gare Noisy-Champs s'inscrit dans l'ensemble de ces programmations et apparaît avant tout comme un projet de mobilité quotidienne. Un des enjeux principaux reste l'accessibilité de la gare à tous, et une réflexion autour de la mobilité et de son avenir dans les années à venir. Des réflexions ont été engagées pour permettre l'accès piéton

continu, confortable et sécurisé, en s'assurant de la fluidité des parcours jusqu'à la gare. Cela implique d'assurer l'accessibilité de la plupart des espaces publics et de créer de nouveaux parcours piétons et cyclistes, ce que s'attache à faire le projet.

Sur le plan paysager, le boulevard du Ru de Nesles était caractérisé par la prégnance du paysage boisé qui le borde. Ce paysage a été modifié radicalement par le déboisement de la bande dédiée aux travaux du GPE. La rive noiséenne, peu affectée par les défrichements liés aux travaux d'avant et d'arrière gare, est épargnée ce qui renforce la présence du parc de la Butte Verte et la qualification de l'entrée de ville devenue moins routière et plus urbaine.

Incidences

Les perturbations de trafic associées à la modification des voiries sont directement intégrées aux simulations réalisées dans le cadre de l'étude de trafic, en détaillant les dernières hypothèses de programmation retenues pour les principaux projets sur le secteur d'étude (dont les Zac limitrophes) et les dernières hypothèses réseaux.

Une modélisation à l'horizon de 2035 en situation fil de l'eau a été présentée avec et sans la Zac. Une hausse des trafics moyens journaliers sur les rues des hauts des Châteaux, la rue de la Butte Verte, la RD 370 et le boulevard Blaise Pascal, allant de 1 % à 44 %, ont été notés avec la Zac.

Le dossier décrit des parkings qui seront soumis à une pression forte de demande de rabattement automobile sur la gare, accentuée par le projet de pôle d'échanges multimodal.

Mesures ERC

En termes de trafics, le scénario avec Zac charge la voirie locale aux abords du projet.

Le pôle d'échanges multimodal autour de la gare GPE constitue une alternative au tout-automobile et rend plus accessibles les transports publics. Pour autant, le dossier décrit des parkings qui seront soumis à une pression forte de demande de rabattement automobile sur la gare. En effet, la proximité entre logements et gares ne se traduit pas forcément par l'usage du train par les résidents et les usagers « pendulaires » peuvent provenir de plus loin. L'organisation du rabattement devra concilier les exigences des flux pendulaires et des besoins des résidents, en termes de qualité de vie, de circulation, de stationnement et de consommation.

L'Ae recommande d'organiser le rabattement et de faciliter l'intermodalité pour concilier les flux pendulaires et les besoins des résidents sans altérer leur qualité de vie.

2.3.8 Air, énergie, climat

Air

D'après les données Airparif, la moyenne des concentrations au niveau des stations de fond urbain en Île-de-France pour l'année 2021 est de 24 µg/m³ pour le NO_2, 18 µg/m³ pour les PM_{10} et 11 µg/m³ pour les $PM_{2.5}$). Les valeurs mesurées sur site ou modélisées montrent des valeurs proches ou légèrement inférieures, représentatives de ce type d'environnement.

Les émissions au niveau du boulevard du Champy devraient baisser avec la mise en place du projet. Les émissions de NO_x les plus importantes sont localisées sur la section sud de la RD370 (boulevard

du ru de Nesles), sur laquelle le projet entraîne une augmentation d'environ 20 % par rapport au scénario sans projet.

Globalement, à l'horizon 2035, la mise en service du projet induit des variations non significatives ou très faibles des concentrations en NO_2 (comprises entre +0,1 et +2,6 %) au niveau des différents sites vulnérables localisés dans la bande d'étude par rapport au scénario futur sans projet. En moyenne sur la zone d'étude, la concentration en NO_2 serait en augmentation de 0,9 %[29].

La qualité de l'air au droit de tous les sites vulnérables est légèrement dégradée avec la réalisation du projet (augmentation des concentrations en NO_2 comprises entre 0,1 % et 2,7 % par rapport à la situation sans projet) alors que les exigences seront accrues avec la révision de la directive européenne relative à la qualité de l'air.

	Concentration annuelle NO_2 (µg/m³)			Variation (%)	
Point d'intérêt	Actuel (2022)	Futur (2035) sans projet	Futur (2035) avec projet	Futur avec / sans projet	Futur avec projet / actuel
Moyenne dans la bande d'étude	22,850	21,612	21,353	0,9 %	-6,6 %
Point le moins exposé (min)	20,708	20,555	20,571	0,1 %	-0,7 %
Point le plus exposé (max)	34,411	24,939	25,615	2,7 %	-25,6%
Lycée Flore Tristan (site n°8)	21,261	20,716	20,799	0,4 %	-2,2 %
Groupe scolaire Gavroche (site n°13)	22,506	21,002	21,540	2,6 %	-4,3 %
Groupe scolaire Les Abeilles (site n°14)	22,140	20,974	20,989	0,1 %	-5,2 %
Collège Jacques Prévert (site n°15)	21,308	20,700	20,735	0,2 %	-2,7 %
Crèche familiale du Champy (site n°22)	22,980	21,147	21,314	0,8 %	-7,2 %
Crèche Les Petits Chaperons Rouges (site n°24)	22,450	21,022	21,123	0,5 %	-5,9 %

Figure 16 : Concentrations moyennes en NO_2 sur les points d'intérêt (source : dossier)

Le risque sanitaire de l'exposition par inhalation aux polluants atmosphériques est évalué sur les sites vulnérables. Selon le dossier, aucun quotient de danger ne dépasse la valeur de 1, indiquant l'absence de risque sanitaire lié aux substances à effets de seuil sur tous les sites vulnérables exposés.

Concernant le risque chronique, un dépassement des valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) est observé pour tous les polluants (NO_2 : 20,5 µg/m³ ; PM_{10} : 16,2 µg/m³ ; $PM_{2,5}$: 5,1 µg/m³) qui dépassent les valeurs de référence (avec ou sans projet). En revanche, aucun dépassement des valeurs réglementaires n'est observé. Concernant le risque aigu, aucun dépassement des valeurs de référence de l'OMS ni des valeurs réglementaires n'est observé pour les trois polluants (NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$) considérés au droit des sites vulnérables. Le dossier conclut que « ces résultats indiquent donc l'absence de risque sanitaire lié à cette voie d'exposition ». L'Ae rappelle que le respect des valeurs réglementaires n'est pas synonyme d'absence de risque sanitaire, la référence en termes de santé humaine étant représentée par l'Organisation mondiale de la santé qui a documenté les niveaux au-delà desquels la santé humaine est affectée.

Le dossier préconise les mesures suivantes : éloignement des sites sensibles, ou à forte densité de population, par rapport aux axes routiers où le trafic est le plus important, mise en place de circuits de mobilité active, réduction de la vitesse (la circulation sur le boulevard du Ru de Nesles sera limitée

[29] À noter que les chiffres du tableau (21,612 sans projet et 21,353 avec projet) donnent une diminution de 1,2 %.

à 30 km/h) ; en phase chantier, utilisation de procédés limitant les envolées de poussières (bâchage des stocks et des camions, arrosage des voies…). Le dossier ne précise pas si toutes ces mesures seront effectivement mises en œuvre et n'évalue pas leur effet.

L'Ae recommande d'indiquer précisément les préconisations qui seront effectivement mises en œuvre pour éviter et réduire les émissions de polluants atmosphériques et de viser le respect des valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé ou au moins celles prévues dans la révision de la directive européenne relative à la qualité de l'air qui sera en tout état de cause applicable à la mise en service de la Zac.

Le dossier précise qu'à l'horizon 2035, le projet entraine une augmentation de l'indice pollution population (IPP)[30] d'environ 66 % dans la zone d'étude. Cette augmentation est imputée majoritairement à celle de la population (création de résidences sur des parcelles actuellement non résidentielles).

Énergie

L'étude d'impact comprend l'étude du potentiel de production d'énergies renouvelables prévue par l'article L. 300-1-1 du code de l'urbanisme.

Le dossier précise qu'un des réseaux de chaleur le plus proche du projet est celui de GéoMarne (géré par Engie Solutions), situé sur la commune de Champs-sur-Marne. Le mix énergétique du réseau de chaleur est composé à 82 % de géothermie profonde et 18 % de gaz naturel. Il dispose d'une puissance de 30 MW et couvre 107 GWh de besoins en chaud chaque année, soit environ 10 000 équivalents logements. Situé à environ 220 m, un raccordement de l'opération permettrait d'atteindre une densité énergétique suffisamment intéressante pour envisager cette solution.

Le futur réseau de chaleur de la chaufferie biomasse du site Louis Lumière est situé à 200 m du projet sur la commune de Noisy-le-Grand et sera géré par Agroénergie. Le mix énergétique est composé à 80 % de bois et 20 % de gaz naturel.

Pour raccorder le projet, au réseau de chaleur, il conviendrait d'augmenter la puissance de celui-ci ce qui dégraderait le taux d'EnR. Un montage juridique complexe serait à prévoir pour permettre au réseau de chaleur privé de traverser des emprises publiques.

Situé à environ 220 m, un raccordement de l'opération permettrait d'atteindre une densité énergétique suffisamment intéressante pour envisager cette solution.

Ces solutions ne sont pas envisagées pour les premiers lots.

Gaz à effet de serre (GES)

Concernant les émissions de GES, le dossier est très insuffisant, il ne fournit aucune estimation des émissions générées par le chantier et en exploitation. Le dossier indique que « *Le projet n'est pas de nature à modifier directement le climat à l'échelle locale ou régionale* ». De manière générale,

[30] Pour évaluer l'impact d'un projet sur les populations, le Cerema a développé une méthode qui consiste à croiser les concentrations modélisées et le nombre d'habitants sur la bande d'étude. Le produit « population x concentration » fournit ainsi un indicateur appelé IPP (indice pollution population) qui représente de manière synthétique l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique.

qu'un projet n'ait pas de conséquences sur le climat ne justifie pas d'ignorer ses impacts en la matière, le changement climatique actuel étant causé par une multitude de contributions faibles.

Le dossier mentionne uniquement de potentiels « *effets indirects dus aux bilans énergétiques des bâtiments, et à la fréquentation de la zone par des véhicules produisant des gaz à effet de serre* » et il est fait référence à la réglementation thermique de 2012 (RT2012) sans tenir compte des évolutions apportées par la réglementation environnementale 2020 (RE2020) qui fixe notamment des plafonds d'émissions par surface de bâtiment.

Les émissions de GES doivent être quantifiées, y compris celles liées à la phase chantier, notamment celles liées à la fabrication des matériaux utilisées. Compte tenu des surfaces prévues, et de l'absence de mesures spécifiques, les émissions du projet sont a priori de l'ordre de la centaine de milliers de tonnes de CO_2-équivalent (CO_2e).

Des mesures permettant d'améliorer le bilan GES du projet doivent être recherchées, par exemple grâce à l'emploi de matériaux « bas carbone » ou à l'amélioration du bilan énergétique des constructions.

L'Ae recommande de présenter un bilan d'émissions de GES portant à la fois sur la phase chantier (y compris celles liées à la fabrication des matériaux) et la phase exploitation et de définir des mesures permettant d'améliorer le bilan GES du projet et donc d'éviter, réduire et si besoin compenser ces émissions.

2.3.9 Bruit

Selon les cartes de bruit générées par le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) du département de la Seine-Saint-Denis, une partie importante du site d'étude est potentiellement affectée par des nuisances sonores liées aux infrastructures routières de catégorie de 1 à 3. On trouve dans cette liste notamment l'autoroute A4 (catégorie 1), le boulevard du Ru de Nesles (catégorie 3), la RD 199 et la RN 370 (catégorie 4).

Les quartiers les plus impactés par les nuisances sonores sont les secteurs à proximité immédiate de la gare et les abords de la RN 370.

La nouvelle école située près de la voie ferrée, devra bénéficier d'une acoustique de façade renforcée. De même, les infrastructures nouvelles devront faire l'objet de protections acoustiques afin de satisfaire aux exigences de la réglementation.

Le chantier durera 15 ans, l'enjeu lié au bruit est donc très important. Les mesures énoncées correspondent aux exigences réglementaires et aux bonnes pratiques minimales. Toutefois, une surveillance des niveaux de bruit liés au chantier pourrait être mise en place pour limiter ces impacts.

L'Ae recommande la mise en place d'un dispositif public de recueil et d'analyse des observations des riverains, notamment en matière de bruit.

2.3.10 Îlots de chaleur urbains (ICU)

L'effet îlot de chaleur en centre urbain peut avoir pour conséquence d'augmenter les températures de plusieurs degrés par rapport à celles relevées dans les stations météo. À cela, s'ajoute l'intensification de la fréquence des phénomènes caniculaires dans les prévisions météorologiques

à 2050 (températures courantes maximum en été autour de 34°C prévues sur le secteur). Ceci va contribuer à aggraver le phénomène d'ICU, rendant les conditions de vie encore plus difficiles pendant les périodes de canicule.

L'état initial intègre une étude permettant de qualifier l'effet îlot de chaleur urbain (ICU). Du fait de leur imperméabilisation et de l'abattage de nombreux arbres, l'emprise actuel du Grand Paris Express (GPE) et le parking de l'actuel super U participent à l'accumulation de chaleur en été et à l'effet îlot de chaleur. Il en est de même de la partie sud de la rue des Hauts-Châteaux. L'école Gavroche et ses abords sont préservés d'un ensoleillement important du fait de l'ombre portée des bâtiments.

Diverses solutions sont proposées pour améliorer le potentiel rafraichissant du projet : augmentation des espaces verts, utilisation de matériaux réfléchissants pour les bâtiments, les voiries et leurs abords, mise en place de toitures végétalisées, couloirs de vent. Cette zone est caractérisée par des constructions sur dalle. Il est prévu de démolir les dalles et de construire en pleine terre. Au total, 25 % de surfaces seront désimperméabilisées. De même, des mesures permettront de compenser les arbres abattus (minimum 2 arbres plantés pour 1'arbre abattu), l'imperméabilisation en réintroduisant de la végétation multi-strate (herbacée, arbustive et arborée) en cœur d'îlot, dans le futur équipement scolaire, en bordure de voirie et dans l'espace public. Le projet prévoit d'introduire des zones en eaux et de la gestion de l'eau à ciel ouvert pour créer des zones rafraîchissantes et des réservoirs d'eau pour la végétation. Cette étude des solutions devrait être approfondie et déboucher sur l'adoption de mesures concrètes.

Le dossier pourrait être complété par d'autres mesures telles que l'information, la sensibilisation et la participation des résidents et des entreprises aux pratiques permettant de réduire les ICU. De même, des capteurs et des systèmes de surveillance des températures pourraient être envisagés.

L'Ae recommande de mettre en place :

- *des mesures concrètes pour limiter le phénomène d'îlot de chaleur urbain, en prenant en compte les évolutions attendues en termes de changement climatique.,*
- *des mesures supplémentaires telles que l'information, la sensibilisation et la participation des résidents et des entreprises aux pratiques permettant de réduire les ICU ainsi que des capteurs et des systèmes de surveillance des températures.*

2.3.11 Effets cumulés

Le dossier présente l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets : la gare de Grand Paris express Noisy Champs, la Zac des Hauts de Nesles, la Zac Clos d'Ambert, la Zac de la Haute Maison. Une cartographie des continuités écologiques est aussi présentée. L'ensemble du secteur de la gare de Noisy-Champs va connaître une mutation urbaine profonde. L'impact est directement visible particulièrement pour de deux thématiques, la continuité écologique et la gestion d'eaux pluviales, dans tout le secteur, ce qui nécessitera une coordination des différents maîtres d'ouvrage. Il convient par ailleurs de compléter l'analyse en présentant les effets cumulés en phase chantier et une évaluation quantitative des effets des projets en termes de consommation d'espaces et les mesures correspondantes, y compris les mesures de suivi

L'Ae recommande de compléter de façon significative les plans d'action et les mesures permettant de compenser les incidences du projet, y compris pour la phase chantier. Elle recommande de

renforcer l'analyse des effets cumulés de l'ensemble des projets en cours, en étant plus précis sur les consommations d'espaces, projet par projet, et les mesures correspondantes y compris les mesures de suivi.

2.4 Évaluation des incidences Natura 2000

Étant soumis à étude d'impact, le projet fait l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000[31]. Ses conclusions sur l'absence d'incidences du projet quant à l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation, au titre de Natura 2000, des sites situés dans les environs du projet n'appellent pas d'observation de l'Ae (le site le plus proche est situé à environ 1,5 km).

2.5 Dispositif de suivi

Le dossier prévoit un dispositif de suivi mais celui-ci ne concerne que des mesures de suivi relatives aux espèces protégées. Il précise une fréquence de suivi, sans préciser de cible pour les indicateurs retenus. Le suivi devrait être conçu à l'échelle du périmètre des effets cumulés, principalement dans l'objectif de s'assurer de la restauration des corridors écologiques.

D'autres volets environnementaux devraient également faire l'objet d'un suivi, à l'échelle de l'ensemble des projets du secteur : le bon état des eaux sur le site, l'état écologique des plans d'eau, les niveaux de bruit après chaque phase du projet, les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet, etc.

L'Ae recommande de :

- *préciser le dispositif de suivi pour les milieux naturels et en particulier les corridors écologiques à l'échelle du périmètre des effets cumulés,*
- *compléter à cette même échelle le dispositif de suivi (bon état des eaux sur le site, l'état écologique des plans d'eau, les niveaux de bruit après chaque phase du projet, les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet, etc.).*

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique est bien proportionné et reprend les informations les plus importantes de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis, en particulier en exposant l'articulation entre l'ensemble des projets et les mesures à prévoir pour traiter leurs effets cumulés.

[31] 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 zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).