



Autorité environnementale

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur le projet de réaménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec (93)

n°Ae : 2024-019

Avis délibéré n° 2024-019 adopté lors de la séance du 16 mai 2024

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 16 mai 2024 à la Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de réaménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec (93).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Christine Jean, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Jean-Michel Nataf, Laure Tourjansky, Éric Vindimian, 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 : Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Serge Muller, Alby Schmitt.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de département de la Seine-Saint-Denis, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 8 mars 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 a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 1^{er} février 2024 :

- le préfet de la région Île-de-France, qui a transmis une contribution,
- le préfet de département de la Seine-Saint-Denis (93), qui a transmis une contribution en date du 8 avril 2024,
- la directrice générale de l'Agence régionale de santé Ile de France.

Sur le rapport de Laurent Michel et Hervé Parmentier, qui se sont rendus sur site le 18 avril 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 au V de l'article L. 122-1 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

Le projet d'aménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec est coordonné par Île-de-France Mobilités et associe SNCF Gares et Connexions, le Département de Seine-Saint-Denis et la ville de Noisy-le-Sec. Il vise à adapter la gare, qui connaît déjà des difficultés dans son fonctionnement, à une augmentation forte de la fréquentation qui est prévue avec le renforcement et l'évolution de l'offre de transports en commun (prolongements du RER E et du tramway T1, puis prolongement du tramway T11) avec une fréquentation qui pourrait augmenter de 78 % d'ici 2035. Le dossier est soumis à l'avis de l'Ae dans le cadre d'une demande de déclaration d'utilité publique.

Le projet vise à agrandir la gare en construisant un nouveau bâtiment d'accueil des voyageurs, en rendant plus lisibles et plus confortables ses accès pour les piétons, en renforçant les capacités d'accès aux quais (nouvelle passerelle), le stationnement vélos et en reconfigurant la circulation et les stationnements automobiles à proximité de la gare pour rendre l'accès plus attractif aux modes actifs (marche, vélo). Il s'inscrit dans un environnement très urbanisé et dense, marqué par ailleurs par l'importance du faisceau ferroviaire qui constitue une rupture nord-sud du tissu urbain.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont, pour l'Ae :

- les effets sur la santé liés aux nuisances sonores et lumineuses et à la qualité de l'air,
- la gestion des déchets et les émissions de gaz à effet de serre (GES) pendant la phase travaux du fait des aménagements et projets en cours dans le secteur de la gare de Noisy-le-Sec ;
- les effets du développement de la fréquentation et des réorganisations de circulation routière en termes de mobilité, qualité de l'air et bruit sur les populations du secteur sous influence du réaménagement de la gare, et l'atteinte des objectifs d'accessibilité et d'intermodalité ;
- l'adaptation au changement climatique des aménagements et des flux de circulation.

Le dossier et l'évaluation environnementale sont de qualité et permettent de bien appréhender les enjeux du projet, qui sont dans l'ensemble bien traités. Le projet permettra à la gare de faire face à l'augmentation du trafic, de développer l'intermodalité, et de faciliter les mobilités actives vers la gare et plus largement dans le quartier. En exploitation les impacts résiduels seront faibles ou positifs.

L'ampleur et la durée du chantier amènent cependant l'Ae à recommander d'anticiper les effets du chantier sur la circulation et les reports de trafic, les accès à la gare, le bruit, la pollution de l'air, en coordination avec les collectivités locales, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'autres chantiers à proximité, en informant et associant les riverains et usagers, en amont et pendant les travaux. Une vigilance forte est recommandée sur la qualité du chantier et les mesures d'information et de suivi qui devront être précises et régulières afin de réorienter si besoin la conduite de projet et les mesures d'atténuation des incidences si elles devaient s'avérer supérieures à celles prévues.

L'Ae recommande aussi d'étudier les moyens de réduire les émissions de gaz à effet de serre de la phase de construction, de préciser la prise en compte des effets du changement climatique pour l'ensemble du projet et d'articuler les aménagements prévus pour les mobilités actives avec les projets envisagés par les collectivités à une échelle plus large.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte général du projet

Le projet de réaménagement du pôle gare est situé à Noisy-le-Sec, commune de la première couronne parisienne au nord-est de Paris en Seine-Saint-Denis (45 000 habitants). Il s'inscrit au sein d'un tissu urbain constitué d'habitats collectifs et individuels, de commerces et d'équipements publics. Il s'appuie d'une part sur une large emprise ferroviaire existante qui constitue une rupture nord-sud du tissu urbain et d'autre part sur des infrastructures routières qui convergent vers le pôle gare.



Figure 1: Localisation du projet (source : dossier)

La commune est membre d'Est Ensemble, une des douze structures intercommunales de la Métropole du Grand Paris, dotée d'un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) Est Ensemble, dont l'un des axes est intitulé « *Vers une ville renaturée et de qualité pour tous* »². Le projet de la zone d'aménagement concertée (Zac) du quartier durable de la Plaine de l'Ourcq qui s'étend sur une surface de 35 ha et longe le réseau ferroviaire sera en lien avec le pôle-gare. Deux autres secteurs situés à proximité relative du projet sont également en pleine mutation³ ainsi que des projets de renouvellement urbain.

La ville de Noisy-le-Sec est bien desservie en transports en commun (RER E, tramway T1 actuellement en terminus à Noisy-le-Sec et les lignes de bus 143, 545 et 105). Le réseau de bus sera restructuré pour équilibrer les accès aux deux entrées de la gare. Le réaménagement du pôle de la gare de Noisy-le-Sec s'inscrit dans un schéma d'évolution du réseau de transport en commun avec le prolongement des lignes de tramway T1 vers Val-de-Fontenay (en cours de construction et opérationnel en 2026) et T11 (à plus long terme), ainsi que du RER E vers l'ouest (2024-2026) puis le renforcement de ses dessertes vers l'est, permettant notamment d'améliorer la desserte de la commune. Ce développement de l'offre de transport en commun devrait induire une très forte augmentation du nombre des passagers fréquentant en entrée/sortie ou correspondance la gare de Noisy-le-Sec, inadaptée à une telle fréquentation, et nécessite des aménagements conséquents dans cette perspective pour s'y adapter.

² Approuvé le 4 février 2020, et modifié le 24 mai 2022 avec mise en service finalisée d'ici 2024.

³ Plaine de l'ouest distant de 400 m ; Pont de Bondy-Triangle Ouest situé à 1 km et accessible *via* le T1.

Le projet est porté par différents maîtres d'ouvrage :

- pour les études préliminaires et l'enquête publique, Île-de-France Mobilités (IDFM) ;
- pour les aménagements ferroviaires, SNCF Gares et Connexions ;
- pour les aménagements intermodaux, la ville de Noisy-le-Sec, le Département de Seine-Saint-Denis et SNCF Gares et Connexions.

Le projet est localisé dans et aux abords immédiats de la gare de Noisy-le-Sec, sur un faisceau ferroviaire aujourd'hui fortement circulé. Actuellement, la gare est organisée sur deux niveaux ; le niveau haut avec le bâtiment voyageurs permettant d'accéder à une passerelle qui dessert tous les quais ; le niveau bas donnant accès au passage souterrain dont l'entrée se fait à l'intérieur du parking-relais, ce qui est peu lisible.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

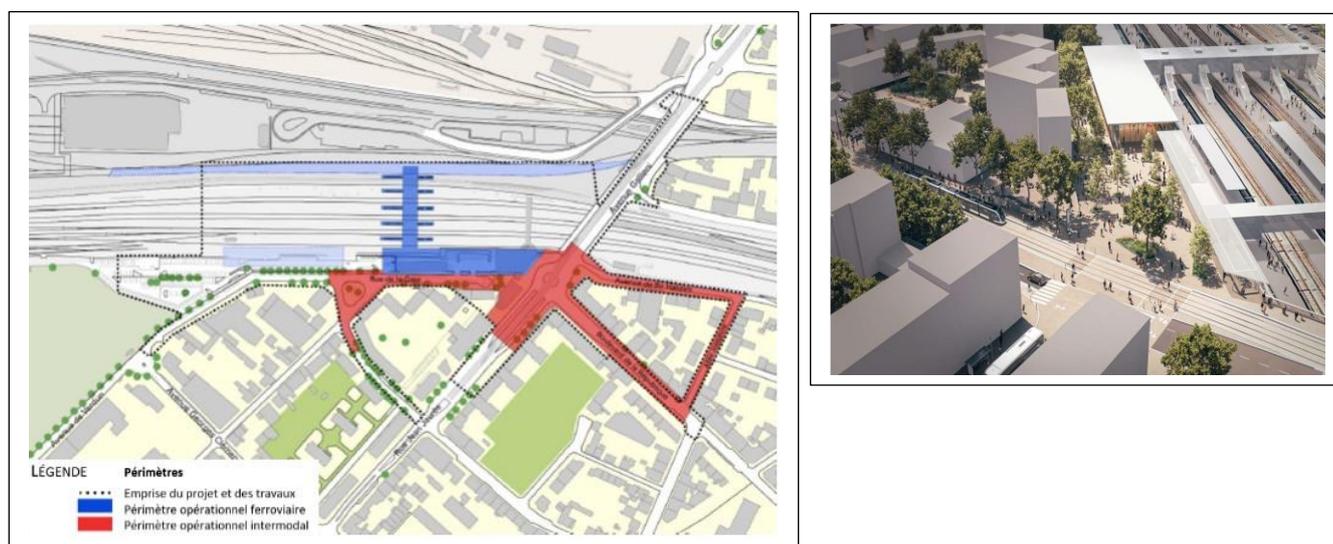


Figure 2 : Détail du projet de réaménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec (source : dossier)

Le pôle de Noisy-le-Sec accueille chaque jour 40 000 voyageurs. À l'horizon 2035, l'augmentation des flux sur le pôle de Noisy-le-Sec est évaluée à 78 % par rapport à la situation actuelle compte tenu des projets urbains et de transports à proximité.

Afin d'améliorer l'intermodalité entre les réseaux de transport existants, fluidifier l'accès à la gare et aux quais, et répondre à l'augmentation de fréquentation, le projet comprend :

- le remplacement du bâtiment voyageurs actuel (1 200 m²) par un nouveau bâtiment à deux niveaux d'une surface totale d'environ 1 500 m², le niveau haut étant dédié aux voyageurs et le bas à des usages techniques;
- en complément de la passerelle existante mais étroite conservée dans le sens des sorties, la réalisation d'une passerelle couverte d'environ 60 m de long permettant l'accès à chaque quai par un escalier fixe, un escalier mécanique et un ascenseur afin de faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR)⁴. Cette nouvelle passerelle permettra aussi l'accès au futur T11 situé dans son prolongement. Ces travaux nécessiteront le dévoiement et l'enterrement des câbles et des réseaux ainsi que le déplacement des poteaux caténaires ;

⁴ Aujourd'hui, l'accès aux quais pour les PMR se fait par le passage souterrain précité disjoint du bâtiment voyageurs et nécessitant de traverser un parking automobile.

- l'aménagement au niveau haut, d'un parvis piétonnier et végétalisé d'une surface d'environ 1 500 m², et, après démolition d'un bâtiment (2 500 m²)⁵, équipé de 170 places de stationnement vélo en libre-access et 100 places en consigne sécurisée;
- l'adaptation de la voirie et des trottoirs en front du nouveau bâtiment de la gare pour améliorer les conditions d'attente des voyageurs et l'intermodalité, améliorant ainsi l'accès à la gare et les circulations des voyageurs ;
- la démolition de locaux SNCF d'une surface de 730 m² de plancher pour aménager des circulations nécessaires aux fonctions logistiques au niveau bas ;
- la réalisation d'une liaison piétonne de 14 mètres de longueur reliant les niveaux haut et bas de la gare, accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- le prolongement du niveau bas du parvis avec la piétonisation de la rue de la gare, actuellement en impasse, tout en maintenant l'accès pour les véhicules logistiques et ceux des résidents, en aménageant l'offre de stationnement vélos en libre-service, le stationnement des PMR et des véhicules électriques ;
- le remplacement des abris existants sur les quais ;
- le réaménagement des voiries de la partie haute du pôle-gare avec une reprise du plan de circulation.

À l'exception de l'accès au parking relais situé en partie basse de la gare, celle-ci sera uniquement accessible en transports collectifs et modes actifs, l'accès principal à la gare (bâtiment voyageurs) étant fermé aux voitures par reprise et réduction des sens de circulation actuelle, et sécurisation des cheminements piétons.

La livraison du projet est prévue fin 2034 après quatre ans de travaux pour le périmètre ferroviaire⁶ et deux ans pour le périmètre intermodal⁷.

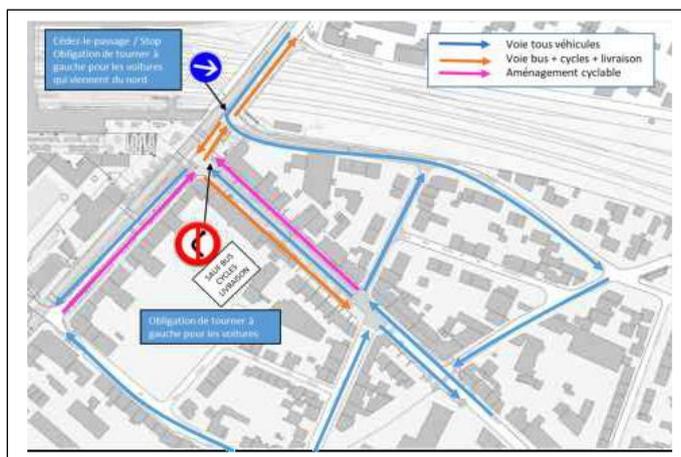


Figure 3 : Schéma prévisionnel de circulation automobile (source : dossier)

Le coût d'investissement du projet de pôle gare s'élève à 87 M€ HT (conditions janvier 2022) dont 75 M€ pour les aménagements du périmètre ferroviaire et 12 M€ pour les aménagements du périmètre intermodal. Le projet figure au projet de CPER Ile-de-France, volet mobilités 2023-2027.

⁵ Appelé la « rotonde », ce bâtiment à usage mixte (commercial et tertiaire) est à acquérir préalablement par la ville.

⁶ Aménagement de la passerelle, des abris sur les quais, qui nécessitent des interruptions des circulations ferroviaires, et du bâtiment voyageurs.

⁷ Démolition de la rotonde, aménagement des parvis, de la liaison piétonne, des voiries et du stationnement vélos.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet présenté a fait l'objet d'une concertation⁸ menée du 25 mars au 26 avril 2019 conformément aux dispositions de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme. Elle a porté sur le projet présenté. Le périmètre de la concertation était centré autour de la gare et de ses usagers.

Le projet a été soumis à étude d'impact par une décision de l'Ae en date du 22 décembre 2022 après examen au cas par cas au titre de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Elle concluait sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact du prolongement de la ligne du tramway T1, de mieux caractériser l'évolution des trafics de transport en commun et des flux de voyageurs ainsi que l'évolution urbaine du secteur sous influence du réaménagement de la gare et les nouvelles populations exposées à des effets sur la santé du fait de ces évolutions, de documenter les impacts directs et indirects du chantiers notamment les nuisances sonores, les flux de circulation piétonne, l'insertion paysagère et urbaine, la gestion des déchets, et la définition des mesures d'évitement, réduction et compensation. Après recours contre cette décision, l'Ae a retiré la demande d'actualisation de l'étude d'impact du prolongement du T1⁹ des attendus de l'évaluation environnementale.

Le dossier présenté est celui relatif à l'enquête publique à mener en application de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, préalable à une déclaration d'utilité publique conformément à l'article L. 126-1 du même code permettant d'engager les expropriations nécessaires à la réalisation du projet.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont, pour l'Ae :

- les effets sur la santé liés aux nuisances sonores et lumineuses et à la qualité de l'air,
- la gestion des déchets et les émissions de gaz à effet de serre (GES) pendant la phase de travaux;
- les effets du développement de la fréquentation et des réorganisations de la circulation routière en termes de mobilité, qualité de l'air et bruit sur les population du secteur sous influence du réaménagement de la gare, et l'atteinte des objectifs d'accessibilité et d'intermodalité du projet ;
- l'adaptation au changement climatique des aménagements et des équipements et flux de transport.

2. Analyse de l'étude d'impact

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

Le projet s'est construit sur l'analyse des « dysfonctionnements » actuels, et potentiellement accrus à l'avenir, du pôle-gare, en considérant l'augmentation de sa fréquentation, du fait des mises en

⁸ Recueil des avis par coupon T associé à un dépliant, site internet, deux rencontres avec des voyageurs, une réunion publique et « une balade- atelier ».

⁹ Décision en date du 6 avril 2023.

service de plusieurs moyens de transports en commun desservant la gare (cf. présentation du projet ci-dessus). L'objectif est de disposer d'un aménagement capable de supporter cette fréquentation fortement accrue, et d'y développer l'intermodalité (accès à la gare facilité pour les piétons et les cyclistes, correspondances entre les différents transports en commun, RER, tramway, bus), tout en améliorant l'insertion urbaine du pôle (abords pacifiés, augmentation de la végétalisation).

Le pôle-gare de Noisy-le-Sec est répertorié comme « pôle de correspondance de niveau 1 » (grand pôle) par le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) depuis 2014. De nombreuses études ont été menées à cet effet pour améliorer son fonctionnement¹⁰. Au regard des objectifs poursuivis, le projet a fait l'objet d'un processus itératif de réflexion et concertation, initié en 2019 par IDFM avec l'élaboration du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec (délibération du 13 février 2019 du conseil du syndicat des transports d'Île-de-France, devenu IDFM).

Une concertation préalable sur la base du DOCP s'est déroulée du 25 mars au 26 avril 2019. Son bilan approuvé en décembre 2019 est joint au dossier.

La concertation et les approfondissements qui ont suivi n'ont pas remis en cause l'architecture générale du pôle gare mais ont conduit à approfondir quatre éléments du projet, qui est par ailleurs très contraint par des impératifs ferroviaires (voies, signalisation, quais, caténaires, interruptions de circulations¹¹, etc.) :

- le parvis haut de la gare, pour concilier un dimensionnement satisfaisant de ce parvis élargi avec un impact foncier externe limité,
- l'aménagement cyclable partiel dans le sens sud-nord sur le pont Galliéni, par la mise en place d'une voie réservée aux bus et aux vélos (l'impossibilité d'élargissement du pont ne permettant pas d'autre aménagement);
- l'abandon d'une nouvelle passerelle d'accès à la gare depuis le nord en raison d'un coût élevé (9 M€) pour des gains de temps faibles et un nombre d'usagers réduit ;
- l'avenir de la passerelle existante, qui ne sera pas détruite mais conservée pour être utilisée en sortie uniquement, ce qui réduira la congestion interne à la gare, complétant donc l'apport que représentera la nouvelle passerelle, tout en diminuant les coûts et l'empreinte carbone élevée d'une opération de démolition.

Contrairement à ce qui est prescrit par le code de l'environnement, l'examen de ces variantes ne s'est pas fondé sur leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine en dehors des questions de mobilité, sauf pour la démolition de la passerelle où la réduction de l'empreinte carbone est en effet un point positif du choix effectué.

La forte augmentation du nombre de places de stationnement pour les vélos (jusqu'à près de 900 places) est décrite comme s'inscrivant dans les orientations fixées par IDFM, qui pour une gare de ce type envisagent jusqu'à 1250 places de stationnement¹². Il a été indiqué aux rapporteurs que la situation partait d'un niveau très bas de places (56 à ce jour), et que le projet représentait une

¹⁰ Le PDUIF vise un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie tout en tenant compte des contraintes financières. Les études menées sur le pôle-gare ont été financées dans le cadre des CPER.

¹¹ Interventions à programmer très en amont et à minimiser pour limiter la gêne aux voyageurs (TGV Est, RER E, ligne P, TER).

¹² Le nombre minimum fixé par le décret n°2021-741 du 8 juin 2021 est de 480 places pour cette gare, à implanter avant le 1^{er} janvier 2024.

croissance très forte (avec une première étape rapide), et que l'observation attentive de la dynamique à venir dans ce domaine permettrait d'envisager si besoin des étapes ultérieures.

2.2 État initial de l'environnement et incidences du projet

Périmètre du projet et situation de référence

Le dossier présente le projet et ses incidences, et les mesures pour les limiter, dans une vision d'ensemble, en prenant en compte non seulement les travaux sur le pôle-gare en lui-même (bâtiment gare, passerelle et accès, parvis, stationnement vélos, etc.) mais aussi les évolutions sur les voies routières voisines en termes d'aménagement et de circulation, en étudiant en particulier les reports de trafic et les incidences éventuellement induites de ce fait (bruit par exemple). Les incidences temporaires sont appréhendées pour les transports en commun (interruptions de services), l'accès à la gare, les riverains, et en considérant les effets cumulés avec d'autres projets proches induisant des travaux (voir au 2.2.11 de cet avis).

Le dossier considère comme situation de référence l'aménagement du pôle gare à horizon 2026, avec la mise en service du prolongement du tramway T1 dont les travaux sont déjà bien avancés, et en particulier :

- l'évolution de la station du T1, en position latérale sur la voirie et non plus en position centrale,
- une première étape de travaux au niveau bas de la gare : requalification de l'accès souterrain, suppression d'une partie du parking automobile et développement de l'offre de stationnement vélos (création de 480 places), création d'un parvis (niveau bas) d'accès avec aménagements paysagers ;
- premiers réaménagements de voirie avec mise en place de sens uniques et création de pistes cyclables (rue Marc Sangnier dans le sens ouest vers est, rue Jean Jaurès dans le sens sud vers nord) pour renforcer l'accessibilité de la gare pour les vélos ;
- restructuration des arrêts de bus entre les niveaux haut et bas.

Cette situation de référence apparaît comme une première étape d'aménagement et d'amélioration des accès et circulations pour les piétons et vélos, cohérente avec les objectifs et aménagements plus conséquents que portera le projet.

Pour l'évaluation environnementale, la situation de référence est l'état actuel, sauf pour les questions de transport (infrastructures, transports en commun, modes actifs, intermodalité) et de paysage local où c'est cette situation de référence qui est prise en compte.

Aires d'étude

Le dossier considère quatre aires d'étude:

- le périmètre d'étude étendu qui correspond aux diverses aires résidentielles, d'emploi et de mobilité, pour l'analyse du contexte socio-économique et du cadre de vie en particulier, qui concerne au moins le territoire communal, ou le cas échéant les communes voisines, le département de Seine-Saint-Denis, voire la région ;
- le périmètre d'étude élargi qui permet d'apprécier le contexte d'insertion urbaine et environnementale, dans un rayon d'environ 500 m autour de la gare, pour les thématiques occupation des sols, risques naturels et technologiques, cadre de vie, biodiversité, géologie,

eaux souterraines et superficielles, aménagement urbain, déplacements de proximité, réseaux, patrimoine et paysage ;

- le périmètre d'étude rapproché, comprenant les espaces de la gare ferroviaire et tous les accès au pôle-gare, notamment les espaces publics alentour ;
- le périmètre opérationnel, correspondant aux périmètres d'aménagement du pôle, découpé en deux sous-ensembles : périmètre opérationnel ferroviaire et périmètre opérationnel intermodal. Ce périmètre permet de détailler certaines incidences.

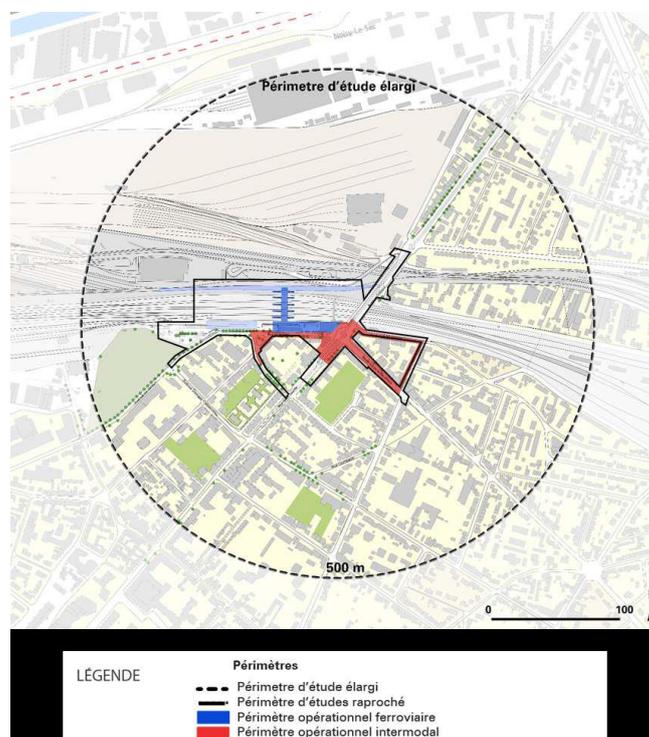


Figure 4 : Périmètres d'étude du projet (source : dossier)

La description des périmètres d'étude et de la situation de référence est claire et permet une bonne compréhension du projet et de ses enjeux.

Urbanisme. Caractéristiques de l'environnement proche

La commune de Noisy-le-Sec compte environ 45 000 habitants et a connu une croissance démographique significative (+1,35 %/an entre 2008 et 2019) grâce à un solde naturel plus fort qu'en Île-de-France et Seine-Saint-Denis, avec une population jeune (plus de 43 % de la population a moins de 30 ans). Le taux de chômage y est élevé (environ 18 % en 2019, au niveau de la moyenne départementale).

La zone d'étude est qualifiée par le dossier de tissu urbain discontinu, avec une forte emprise des réseaux ferroviaires (voies de circulation mais aussi au nord-ouest voies de triage, Technicentre SNCF). Les voies ferrées forment un effet de coupure urbaine important.

Aux abords du pôle gare on trouve des rues commerçantes, des logements (en majorité collectifs comme dans l'ensemble de la commune¹³, dont logements sociaux), sans pôle majeur d'activités à proximité. Les équipements publics sont plutôt à plus de 500 m du site.

¹³ Les logements sont pour 93 % des résidences principales (64 % de locataires), à 70 % des appartements.



Figure 5 : Données carroyées représentant la densité de population sur le site du projet – elle est plus faible au nord du fait des faisceaux ferroviaires (source : dossier à partir de données Insee)

Des quartiers connaissent des programmes de renouvellement urbain importants : Zac du quartier durable de la plaine de l’Ourcq, Plaine Ouest, Pont de Bondy, mais sans lien fonctionnel avec le pôle-gare et son projet. Si le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif) identifie la zone comme un site multimodal à densifier, aucun projet d’aménagement urbain n’est prévu à ce jour aux environs immédiats de la gare. Il faut dire que la densité moyenne de population de la commune (8 800 habitants/km²) est déjà élevée et qu’elle est encore plus importante en centre-ville (12 000 à 20 000 habitants/km² au sud et à l’est de la gare par exemple).

La commune est couverte par le plan local d’urbanisme intercommunal de l’établissement public territorial Est ensemble (adopté en 2020 et modifié depuis), qui comporte plusieurs orientations d’aménagement et de programmation (OAP), sectorielle (Plaine de l’Ourcq) ou thématiques (organisation urbaine, grands projets et temporalités, environnement, mobilités, patrimoine et paysage) avec lesquelles le projet est compatible, ainsi qu’avec ses zonages.

2.2.1 Trafic – circulation – déplacements à l’échelle du quartier

Le dossier présente des données générales sur la desserte routière du quartier et en termes de transports en commun sur la zone, une analyse des déplacements domicile-travail (à 56,6 % en transports en commun, 31,6 % en véhicule automobile, 5,5 % en marche à pied), sans donner de vision de l’ensemble des déplacements.

Deux voiries principales desservent la zone de la gare, la rue Jean Jaurès axe majeur nord-sud, tant pour le trafic de transit que la desserte locale, avec un trafic de plus de 4 000 véhicules/jour, tandis que le boulevard de la République orienté est-ouest supporte un trafic de 5 000 véhicules/jour. Les trafics sont assez constants sur la journée, les heures de pointe étant assez peu marquées.

1 050 places de stationnement automobile sont recensées aux abords de la gare, avec un taux d’occupation de 80 % (stationnement surtout résidentiel et commercial), il s’y ajoute un stationnement illicite important.

Un nouveau plan de circulation sera mis en place en 2026 à la mise en service du prolongement du tramway T1, avec de nouveaux itinéraires cyclables. Comme le souligne le dossier, il sera nécessaire de développer et sécuriser les itinéraires cyclables et piétons.

Le projet va induire des modifications des circulations, avec des alentours et accès de la gare conçus dans une optique « *d'apaisement* », certaines voiries étant interdites aux automobiles, pour éloigner le trafic de transit et faciliter son accès en mobilités actives.

Le dossier analyse les effets de report de trafic :

- en phase chantier, des reports modérés (plus ou moins 130 véhicules en heure de pointe du matin sur certains axes, plus ou moins 90 en heure de pointe du soir),
- en phase post projet en 2035, avec une légère hausse sur le boulevard de la République et l'avenue Bir Hakeim, une baisse sur le Pont Gallieni et la rue Jean Jaurès¹⁴.

Le projet ne génère pas de congestion, et a selon le dossier, un effet positif aux abords de la gare et des impacts plus faibles à une échelle élargie. La circulation sera facilitée pour la pratique du vélo.

Le modèle de trafic utilisé par Île-de-France mobilités (dit Antonin 3) ne semble pas avoir été actualisé en prenant en compte l'état actuel du trafic suite à la crise sanitaire et continue de se fonder sur l'enquête transports de 2010 alors qu'une nouvelle enquête est disponible. Si la croissance de la fréquentation de la gare devrait rester dans tous les cas très forte et donc augmenter les difficultés de fonctionnement actuelles, une actualisation du modèle et des perspectives de fréquentation du pôle en résultant serait néanmoins bienvenue.

L'Ae recommande d'actualiser les prévisions de trafic pour le pôle gare Noisy-le-Sec au regard des effets de la crise sanitaire et d'en tenir compte dans l'analyse des incidences du projet.

2.2.2 Fréquentation – Accès à la gare – Intermodalité

L'enjeu de l'accessibilité de la gare, en particulier par les modes actifs, et de sa fréquentation, est très fort pour le projet, dans un contexte où la gare connaît déjà des dysfonctionnements (congestions, temps d'attente).

Les accès pour les piétons sont qualifiés de peu lisibles pour le dossier (en particulier l'accès niveau bas et le passage souterrain), d'autant qu'il n'y a qu'un seul accès pour les personnes à mobilité réduite, assez excentré et nécessitant de traverser le parking automobile.

La zone ne comporte pas aujourd'hui d'accès cyclable spécifique et l'offre de stationnement vélos est modeste.

Le parking relais jouxtant la gare est sous-fréquenté et très peu utilisé par les usagers en tant que parking de rabattement pour l'accès à la gare (son usage est très majoritairement résidentiel ou lié à la fréquentation des commerces).

¹⁴ Avec l'inversion du sens de circulation de l'avenue de Bir-Hakeim, le report de trafic est estimé à environ +160 véhicules en heure de pointe du matin et à +25 véhicules en heure de pointe du soir (source : dossier).

Fonctionnement de la gare après réalisation du projet

L'ensemble des aménagements, entre la création d'une nouvelle passerelle, la meilleure lisibilité des accès, la réorganisation des circulations qui facilitera l'accès tant pour les piétons que pour les cyclistes (avec une offre de stationnement démultipliée) devrait faciliter grandement le fonctionnement de la gare, permettre de rendre la multi-modalité facile à pratiquer et attractive, en cohérence avec le renforcement continu et fort de l'offre de transport en commun. Le maintien de la passerelle existante (en sortie) apportera une amélioration additionnelle de fluidité aux heures de pointe et apparaît en ce sens une décision pertinente.

Accès, modes actifs

Les espaces piétons seront plus vastes et plus pratiques à proximité de la gare (deux parvis élargis, liaisons haut-bas performantes y compris pour les personnes à mobilité réduite), et aux alentours avec une piétonisation accrue (rues de la Gare et Jean Jaurès sans voitures, trottoirs plus larges).

La mise en place de circulations cyclables réservées ou partagées avec les bus et la création de places vélos (consignées ou en libre-service) permettront de créer les conditions d'un développement fort de l'accès au pôle-gare en vélo.

Le porteur de projet estime que le rabattement automobile vers le pôle-gare ne recèle pas de gros potentiel vu le contexte local et ne prévoit pas d'action spécifique en ce sens, privilégiant les rabattements piétons et vélos. Cependant, même dans sa configuration future réduite, le parking relais offre des places capables d'accueillir un développement de l'accès automobile à la gare.

La suppression de places de stationnement dans ce parking et sur quelques voiries adjacentes à la gare est jugée ne pas poser de problème significatif.

Perturbations pendant les travaux

Le dossier indique que les travaux nécessiteront des interruptions temporaires de circulation des transports en commun, en particulier sur le RER E en raison de travaux sur la partie ferroviaire du pôle. Ces interruptions seront limitées à quelques week-ends (20 au maximum sur quatre ans pour le RER E). Une mutualisation des travaux sera recherchée pour les limiter strictement.

Les cheminements piétons et vélos seront maintenus et adaptés pendant les travaux mais des impacts résiduels forts seront par moments inévitables.

Le projet présente donc une ambition pertinente, dans une vision de long terme de l'ensemble des moyens de transport desservant la gare, et la rendant attractive en cohérence avec le développement de l'offre tout en organisant une circulation et des accès plus favorables aux modes actifs et aussi à une ambiance pacifiée dans le quartier avec une baisse de la circulation automobile. Il conviendra de veiller à articuler les aménagements cyclables et ceux prévus à une échelle plus vaste (ville voire au-delà) et de prêter une attention forte au maintien des accès pendant les travaux (fluidité, sécurité), en association avec la commune et les usagers.

L'Ae recommande de connecter le projet avec les perspectives de développement des modes actifs de la ville.

2.2.3 Qualité de l'air

État initial

Le dossier indique qu'une étude « air et-santé, de niveau 3¹⁵, fondée sur les bases méthodologiques applicables aux infrastructures de transport (note Cerema du 22 février 2019), a été réalisée, même si la nature du projet n'en créait pas l'obligation.

Le dossier présente de manière assez détaillée la situation de la qualité de l'air, en présentant l'évolution interannuelle des émissions sur l'intercommunalité Est Ensemble et des éléments sur les concentrations de polluants dans l'air ambiant, à l'échelle régionale ou de la Seine-Saint-Denis, et sur une zone élargie (carrés de 3 km de côté) autour du pôle-gare. Elle s'appuie sur des modélisations d'Airparif ainsi que sur les mesures de la station de Bobigny - Parc de la Bergère, située à moins de 1 km du site, et représentative en tant que station urbaine de fond. Le dossier s'appuie sur des données de 2022 et compare la situation aux valeurs limites réglementaires, aux objectifs de qualité de la réglementation nationale et aux valeurs de référence de l'OMS.

Dans l'ensemble, la qualité de l'air s'améliore sensiblement pour le dioxyde d'azote (baisse de 52 % des émissions entre 2005 et 2019 et les concentrations moyennes annuelles à la station de Bobigny sont passées de 29,7 µg/m³ à 24,1 µg/m³ entre 2018 et 2022) mais beaucoup moins pour les particules (malgré des baisses des émissions entre 25 et 35 % sur le territoire d'Est Ensemble, les concentrations ne baissent que légèrement).

Les concentrations moyennes annuelles sont comprises dans le secteur d'étude entre 20 et 25 µg/m³ pour le dioxyde d'azote et autour de 20 et 10-12 µg/m³ pour les particules PM₁₀ et PM_{2,5} respectivement. Si les valeurs réglementaires et les objectifs de qualité sont respectés selon le dossier (sauf ponctuellement pour les PM_{2,5}), les valeurs de référence de l'OMS sont dépassées tant pour le dioxyde d'azote que pour les particules. Les sources d'émissions locales sont le trafic routier, principalement le boulevard de la République, la rue Jean Jaurès, le boulevard Michelet.

Le dossier qualifie la situation de la qualité de l'air de satisfaisante et la sensibilité faible. Même si le projet en lui-même ne crée pas de sources d'émissions supplémentaires majeures, les niveaux de pollution constatés devraient amener à reconsidérer à la hausse cet enjeu.

Incidences et mesures

Concernant la phase chantier, le dossier identifie les sources et émissions potentielles classiques, dont les émissions de poussières, celles des centrales de traitement ou préparation de matériaux (bitume, béton), ou encore des engins de chantier. Il présente les mesures usuelles de prévention (arrosage, ne pas réaliser certains travaux en cas de vent fort, bâches de protection etc.). La localisation d'éventuelles centrales à bitume ou béton n'est pas précisée.

L'Ae recommande d'étudier en amont du projet et de chaque phase du chantier les mesures de nature à limiter les pollutions atmosphériques liées au chantier, de veiller à la coordination des projets sur l'environnement urbain large pour limiter autant que possible les pollutions générées,

¹⁵ Quatre niveaux d'études sont distingués, en fonction de deux paramètres principaux (la charge prévisionnelle de trafic, le nombre de personnes concernées par le projet). Plus le niveau d'étude est proche de 1, plus leur contenu est dense et complexe. Référence : [Note technique interministérielle du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.](#)

tant du fait des chantiers que des reports de trafic, en assurant une information anticipée et régulière des riverains et en adaptant la conduite du projet en cas de nuisances imprévues.

L'Ae recommande aussi de préciser en amont du chantier, les installations de type centrales de traitement qui seraient mises en place à proximité du site, de les prévoir avec un niveau de performances élevé eu égard au caractère très urbanisé du site et d'assurer un contrôle attentif de leurs performances.

Concernant la situation en exploitation, le dossier indique que les modélisations font état d'une baisse des émissions sur le secteur de 11,4 à 29,1 % selon les polluants, du fait de la baisse de la circulation automobile dans la zone¹⁶. L'impact du projet sera donc positif, d'autant qu'il renforcera également les mobilités actives et l'utilisation des transports en commun, concomitamment au renforcement de l'offre. Il s'inscrit dans un contexte de démotorisation assez rapide de la petite couronne engagé depuis 15 ans, qui a vocation à se poursuivre et s'accélérer avec le grand Paris express (GPE). Cependant le dossier n'analyse pas les évolutions possibles de la situation sur les voiries sujettes à un report de trafic ; alors que des modélisations de trafic (qui montrent la faiblesse de cet effet report) sont disponibles.

L'Ae recommande de présenter d'exploiter les modélisations de trafic effectuées en situation projet sur l'aire d'étude, pour analyser la situation des ~~y compris sur les~~ voiries sujettes à un report de trafic.

2.2.4 Bruit

Le bruit est un enjeu fort du contexte local (infrastructures ferroviaires et routières en milieu urbain) et du projet (bruits liés aux chantiers et réorganisation des circulations autour du pôle-gare).

Le dossier détaille l'état initial du périmètre d'étude, avec des infrastructures classées en catégorie 4 pour les routes et 1¹⁷ pour les voies ferrées. Les cartes de bruit stratégique indiquent que 5 à 10 000 habitants de la commune sont exposés au bruit routier de jour (cela concerne la rue Jean Jaurès dans le quartier), et 1000 à 2 000 au bruit ferroviaire.

Des mesures conduites en 2023 ont permis de caler un modèle de simulation, ajusté pour tenir compte des évolutions de circulation dans la situation de référence à horizon 2026. Le niveau de bruit maximum apparaît à 62 dB, le bruit minimum à 55,5 dB (au niveau de la gare).

Le modèle indique que pour la situation de référence, l'ambiance sonore est non modérée de jour et de nuit sur les deux voiries principales (rue Jean Jaurès et Boulevard de la République) et modérée ailleurs. L'accalmie jour-nuit est de 5 dB.

Incidences et mesures

Les chantiers seront naturellement susceptibles de générer des impacts forts. Le dossier prévoit des actions de limitation à la source, par exemple en privilégiant des engins moins bruyants, en

¹⁶ Sans tenir compte de l'amélioration tendancielle des performances du parc automobile.

¹⁷ Les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories, la catégorie n°1 étant la plus bruyante (cf. arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit).

coordonnant les travaux des différents chantiers sur l'environnement urbain avec les villes, et en informant régulièrement les riverains.

Pour la phase exploitation, les simulations sont conduites à échéance de 2035, après la réalisation complète du projet, et en 2052. Dans l'ensemble, l'exposition est en diminution en 2035 pour le bruit routier avec une augmentation des expositions inférieure à 2 dB pour les points en augmentation, et des résultats similaires en termes de multi-exposition, avec une baisse sur le boulevard de la République, qui sera réservé aux bus, et une légère augmentation sur l'avenue Bir Hakeim. Les résultats sont similaires en 2052.

Une campagne de mesure sera réalisée avant et après mise en service du pôle-gare réaménagé, pour suivre l'évolution des bruits de voisinage.

L'Ae recommande d'étudier en amont du projet et de chaque phase du chantier, les mesures de nature à limiter les nuisances sonores liées au chantier, de veiller à la coordination des projets sur l'environnement urbain large pour limiter autant que possible le bruit généré, tant du fait des chantiers que des reports de trafic, en assurant une information anticipée et régulière des riverains et en adaptant la conduite du projet en cas de nuisances imprévues.

L'Ae recommande de prévoir les mesures nécessaires pour réduire les bruits perçus par les habitants si les mesures se révélaient supérieures aux projections, en particulier au vu des résultats des campagnes de mesure prévues.

2.2.5 Consommation énergétique et émission de gaz à effet de serre

Le dossier présente les émissions estimées de gaz à effet de serre (GES) de la phase chantier, en analyse de cycle de vie, intégrant donc le contenu carbone des matériaux utilisés, et les énergies consommées. Ces émissions sont estimées à 6 165 tCO₂éq avec une incertitude de 30 %. Les principaux postes d'émissions concernent des opérations du pôle ferroviaire : la nouvelle passerelle (3 050 t), la construction du bâtiment voyageurs (1 500 t) et l'installation de panneaux solaires (475 t).

Les consommations énergétiques et émissions de GES en phase fonctionnement seront liées principalement aux circulations intérieures (ascenseurs, escaliers mécaniques) ; les émissions de GES sont estimées à 145 t tCO₂éq/an, sans que soit fournie une comparaison avec la situation actuelle.

Des choix de construction et aménagement (utilisation du bois dans la passerelle et le bâtiment, bâtiment compact avec beaucoup de lumière naturelle, regroupement des espaces chauffés, etc.) et des pistes de réduction des émissions du chantier sont indiqués : choix de matériaux bas carbone, d'engins et méthodes de construction moins émetteurs, maximisation du recyclage des déchets. Il a été indiqué aux rapporteurs que les estimations fournies étaient une base de première analyse, permettant de travailler en phase projet détaillé sur une réduction de cette première estimation, en s'inscrivant dans les objectifs généraux de SNCF Gares et Connexions sur ces sujets (réduction des émissions de GES de 50 % entre 2015 et 2030 et des consommations d'énergie finale de 20 % entre 2015 et 2025).

L'Ae recommande de concrétiser en phase de réalisation, les pistes de réduction des émissions de gaz à effet de serre du projet, en visant une performance de haut niveau pour un aménagement de

ce type et en les traduisant de manière opérationnelle précise dans les exigences et la conduite du chantier.

2.2.6 Pollution des sols et déchets

L'aire d'étude élargie présente plusieurs sites potentiellement pollués, mais aucun site pollué n'est identifié dans l'aire d'étude rapprochée.

Un diagnostic conduit sur huit points dans le parking-relais au niveau bas de la gare a révélé quelques anomalies, dans le premier mètre du sol seulement, avec des dépassements du seuil d'acceptation en installation de déchets inertes (ISDI) pour trois sondages, soit en fluorures soit en hydrocarbures. Des investigations complémentaires seront réalisées pour affiner le volume de déchets non inertes issus des terres excavées, qui seront évacuées dans des installations appropriées (centre de stockage ISDI+, ou biocentre en cas de dépassement des seuils en hydrocarbures selon les cas). Le réemploi des terres excavées sera recherché au maximum.

Le dossier identifie une présence potentielle d'amiante dans la toiture des abris de quai qui seront démolis, et aussi peut-être dans le bâtiment voyageurs et dans le bâtiment La Rotonde, dont le projet prévoit la démolition. Les diagnostics amiante seront communiqués aux entreprises en charge des travaux, pour une gestion conforme à la réglementation des déchets contenant de l'amiante.

Le chantier prévoira par ailleurs les mesures classiques de gestion des déchets ; collecte séparative, interdiction de brûlage, gestion dans des filières appropriées.

2.2.7 Eaux superficielles et souterraines

Eaux superficielles

La commune de Noisy-le-Sec est concernée par une seule masse d'eau superficielle, le Canal de l'Ourcq¹⁸, situé à 650 m au-delà du faisceau ferré et sans lien fonctionnel avec le pôle-gare.

Pour les besoins du nouveau bâtiment voyageurs, le dévoiement et la modification de plusieurs réseaux d'eaux usées, d'eaux pluviales et d'assainissement sont prévus. Les bases installées pour les travaux seront également génératrices d'eaux usées. Le dossier indique qu'un redimensionnement du réseau d'assainissement sera potentiellement nécessaire sans en préciser le contenu alors que de tels travaux font partie intégrante de l'évaluation environnementale.

L'Ae recommande de compléter l'analyse des incidences du projet sur le redimensionnement du réseau d'assainissement.

La gestion des eaux pluviales sur la commune est soumise aux prescriptions du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Croult-Enghien-Vieille-Mer¹⁹. Les eaux pluviales qui ruisselleront sur les terrains décapés lors du chantier ou les emprises travaux pourraient contenir de fortes concentrations en matières en suspension (MES). Elles seront collectées et filtrées afin de limiter les apports de matières en suspension dans les réseaux d'eaux pluviales sans que les modalités soient décrites. Par ailleurs, le projet entraînera des ruissellements d'eaux pluviales, notamment en raison de la forte déclivité localement entre les niveaux haut et bas du parvis, et de

¹⁸ Masse d'eau canal FRHR510 « Canal de la ville de Paris », qui est une masse d'eau artificielle.

¹⁹ Approuvé par arrêté préfectoral n° 2020-15713 le 28 janvier 2020.

l'augmentation tendancielle des épisodes de pluie intense en lien avec le changement climatique. Le projet ne prévoyant pas d'imperméabilisation supplémentaire des sols par rapport à l'état actuel, l'impact résiduel de la gestion des eaux pluviales est jugé faible. La végétalisation de l'espace avec des végétaux adaptés telle que prévue au projet est opportune.

Eaux souterraines

La commune de Noisy-le-Sec est concernée par les masses d'eau souterraine « Eocène du Valois » (FRHG104) et « Albien-Néocomien Captif » (FRHG218).

Au regard des travaux projetés, le régime d'écoulement des nappes d'eau souterraine n'est pas susceptible d'être perturbé. La qualité des eaux souterraines pourrait être affectée pendant le chantier par des pollutions accidentelles²⁰. Les mesures d'évitement et de réduction prévues portent sur l'entretien des engins, l'aménagement d'aires dédiées (plateforme bétonnée étanche permettant de recueillir les eaux polluées et comprenant un système de traitement), et de stockage de produits (mesure R2.1d).

Seul le passage souterrain de l'accès secondaire de la gare serait concerné par une nappe souterraine, mais en l'absence de modification, aucune mesure liée au projet n'est prévue.

Aucun captage d'eau ne sera affecté par les travaux. Les besoins en eau pendant les travaux et l'exploitation du pôle-gare ne sont pas modifiés. Les travaux n'engendreront donc pas d'impact identifié sur la ressource en eau potable.

2.2.8 Milieux naturels, habitats naturels et biodiversité

Aucun zonage réglementaire ou contractuel, aucune zone humide ne croisent le périmètre d'étude élargi.

Bien que très urbanisé, le territoire communal est maillé d'espaces verts, cimetières, friches notamment aux abords des infrastructures ferroviaires permettant d'abriter une biodiversité ordinaire. Pour la flore, aucune espèce protégée, ni patrimoniale n'a été observée dans l'aire d'étude mais quatre espèces exotiques envahissantes (EEE) sont identifiées²¹. Un suivi et des mesures spécifiques sont prévus pour limiter leur propagation et introduction (mesure R2.1f).

Dans ce milieu très anthropisé, huit espèces protégées d'oiseaux²² ont été observées, cinq autres sont potentiellement présentes²³, ainsi que deux espèces de chauves-souris (Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl). Le Hérisson d'Europe est la seule espèce de mammifère potentiellement présente sur le site ainsi que le Lézard des murailles pour les reptiles.

Les effets sur le milieu naturel sont évalués de façon proportionnée aux enjeux de préservation des milieux naturels et des espèces. Les seules surfaces d'habitats impactés par les travaux sont des surfaces minérales de bâti et de route. Aucun arbre n'est abattu, aucune surface végétalisée n'est

²⁰ Déversement accidentel et dispersion de produits polluants (hydrocarbures notamment).

²¹ Ailante glanduleux, Buddleia, Renouée du Japon et Sénéçon du Cap.

²² Accenteur mouchet, Fauvette à tête noire, Martinet noir, Mésange charbonnière, Moineau domestique, Pinson des arbres, Rougequeue noir, Verdier d'Europe.

²³ Chardonneret Elegant, Bergeronnette grise, Troglodyte mignon, Pouillot véloce, Rougegorge familier.

détruite ou dégradée et au contraire le projet tendra à désimperméabiliser et végétaliser certaines surfaces, ce qui est positif. Les impacts potentiels sur la faune portent principalement sur la destruction de gîtes dans les bâtiments, la destruction et le dérangement d'individus (bruit, vibrations, poussières, éclairage nocturne). Des prospections par un écologue sont prévues préalablement à la destruction des bâtiments (R3.2.a, R2.2.o). La période allant de mars à août est identifiée comme sensible et il est prévu que le planning des travaux soit adapté (mesure R3.1a) sans que cela apparaisse précisément dans le dossier. En phase exploitation, des dispositions sont prévues pour réduire le risque de collisions des oiseaux avec les façades vitrées des bâtiments neufs (mesure R2.1q).

Le secteur d'étude étant situé en zone urbaine, la pollution lumineuse y est importante et donc peu sensible aux variations liées au projet. Celles-ci ne sont cependant pas quantifiées, ce qui serait à faire au regard des impacts sur la biodiversité. En phase chantier, des éclairages seront mis en place pour des travaux à réaliser de nuit en l'absence de trafic. Le projet prévoit une adaptation du dispositif d'éclairage pour réduire les nuisances (mesure R2.1k). De nouveaux éclairages urbains seront installés en accompagnement des différents aménagements associés au réaménagement du pôle-gare sans que leurs caractéristiques ne soient décrites.

L'Ae recommande de compléter l'analyse des dispositifs d'éclairage liés au projet en visant une performance de haut niveau afin de réduire les impacts sur les chauves-souris et les oiseaux.

Au final, compte tenu de l'impact résiduel jugé faible, aucune mesure de compensation ou d'accompagnement n'est prévue alors que l'installation de nichoirs serait opportune pour soutenir le cortège d'espèces d'oiseaux voire de chauves-souris.

2.2.9 Paysage et patrimoine

L'aire d'étude rapprochée ne comprend pas de patrimoine bâti à enjeu, ni ne recoupe de zone de présomption de prescription archéologique bien qu'un diagnostic et des fouilles archéologiques préventives soient prévus conformément à la réglementation en vigueur.

L'aire d'étude rapprochée est située en zone déjà urbanisée avec un tissu urbain très hétérogène à proximité de la gare. Seule la présence d'un patrimoine arboré est à signaler (alignement de platanes). Le projet ne dégradera pas l'identité paysagère locale, voire permettra une amélioration de l'ambiance paysagère *via* la création des parvis et l'installation de bouquets végétalisés.

2.2.10 Risques naturels et technologiques, vulnérabilité au changement climatique

L'aire d'étude rapprochée recoupe dans sa moitié nord la servitude liée au plan de prévention des risques naturels (PPR) mouvements de terrain²⁴, en raison de la présence de poches de dissolution du gypse. Les travaux pourraient être à l'origine d'infiltrations d'eau dans le sol risquant d'entraîner un phénomène de dissolution du gypse et donc des effondrements.

La totalité de l'aire d'étude élargie est située en zone d'exposition forte au retrait-gonflement des argiles. Il est prévu d'une part la mise en place de dispositifs d'évacuation des eaux de ruissellement (contre-pentes, cunettes bétonnées, dallage périphérique étanche ou tout autre dispositif approprié) afin d'éviter toute réinjection de ces eaux dans le sol et d'autre part des dispositions constructives.

²⁴ Approuvé le 18 avril 1995.

Des études géotechniques devront affiner la connaissance de ces risques et préconiser des dispositions géotechniques sans qu'elles soient détaillées dans le dossier alors qu'elles peuvent avoir des incidences sur l'environnement.

L'AE recommande de joindre aux dossiers les études géotechniques disponibles, de compléter l'analyse des incidences potentielles en matière de risques naturels et, le cas échéant, de prévoir des mesures ERC.

La commune de Noisy-le-Sec n'est couverte par aucun PPR technologiques (PPRT).

Plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) dont le Technicentre SNCF de Paris Est (RER E et T4)²⁵ sont à proximité du pôle-gare sans interaction avec le projet en phase travaux et exploitation.

L'étude d'impact comprend une analyse de la vulnérabilité du projet au changement climatique. À ce stade du dossier, aucune mesure spécifique de conception environnementale n'est prise en compte, ainsi qu'aucune mesure pour faire face aux conséquences du changement climatique sur la fréquence et les coûts d'entretien et de maintenance de l'infrastructure. En complément, sont analysés les impacts du projet sur l'environnement résultant de la vulnérabilité à des risques d'accidents ou de catastrophes majeures. Ce sont essentiellement des risques de pollution des eaux souterraines et superficielles voire d'explosion liés au transport de matières dangereuses.

Bien que cette initiative soit remarquée par l'Ae, elle n'est pas directement corrélée au projet de réaménagement du pôle gare.

2.2.11 Effets cumulés

L'identification des projets susceptibles de présenter des incidences cumulées exclut les projets pris en compte dans la situation de référence en 2026 (prolongement à l'ouest du RER E, projet d'aménagement du Triangle – ZAC Plaine de l'Ourcq, prolongement du T1 jusqu'à Val de Fontenay). Sont retenus au titre de cette analyse le prolongement du T11 à l'est et à l'ouest et la ligne 15 est du Grand Paris Express.

En phase travaux, les incidences négatives les plus fortes portent sur la circulation (cyclable, piétonne, transports en commun), le bruit et la perception paysagère. Les émissions de GES, la qualité de l'air, les émissions lumineuses nocturnes, les consommations énergétiques, la gestion des eaux pluviales, les risques de pollution des eaux souterraines et superficielles sont considérées à « *effet cumulé négatif modéré* » en renvoyant aux dispositions propres à chaque chantier. Si pour ces dernières, le niveau d'incidence cumulée pourrait être réévalué, il serait attendu des pistes d'approches collectives. Ainsi des mutualisations pourraient être étudiées avec les chantiers environnants prioritairement dans le cadre de partenariats entre les maîtrises d'ouvrage communes intervenant sur le site, telles que l'évacuation des déchets, ce qui pourrait éviter la concurrence entre les chantiers à venir et des dépôts non maîtrisés. La coordination des flux de camions ou l'usage d'engins spécifiques pourraient aussi être des sujets à étudier.

L'Ae recommande de réévaluer les incidences cumulées en matière d'émissions de gaz à effet de serre, qualité de l'air, émissions lumineuses nocturnes, consommations énergétiques, gestion des

²⁵ Site classé ICPE par arrêté préfectoral du 04/06/2012 et dédié à la maintenance du matériel de la SNCF.

eaux pluviales et pollution des eaux souterraines et superficielles, et d'étudier les possibilités de mutualisation entre les chantiers du secteur en matière d'évacuation des déchets, de flux de camions et d'usage d'engins spécifiques.

2.3 Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

Le dossier comporte une analyse synthétique des éléments spécifiques requis pour les infrastructures de transport dans les études d'impact.

En termes d'incidence sur l'urbanisation, le dossier se contente d'indiquer que le projet est situé à proximité de secteurs en grande mutation urbaine (cf. partie 1 de l'avis) et participera à la mutation urbaine de la commune et à l'attractivité du secteur (il a été indiqué aux rapporteurs qu'aucun projet spécifique n'était prévu à ce jour sur le quartier de la gare).

Il rappelle aussi le calcul des émissions de GES (cf. partie 2.2 de cet avis), les éléments de détermination du trafic voyageurs à la gare et présente une synthèse de l'évaluation socio-économique du projet, réalisée selon la méthode fixée par l'instruction ministérielle de 2019²⁶.

Les seuls avantages monétarisés sont les gains de temps des usagers. Les autres apports (sécurité, qualité de service et confort, fluidité et lisibilité pour les voyageurs, offre de stationnement et accès cyclistes...) sont cités mais décrits comme non monétarisables.

Dans l'analyse centrale il n'est pas pris d'hypothèse de report modal déclenchée par le projet, considérant qu'il est impossible à calculer. Par contre, deux tests de sensibilité sont faits, avec des hypothèses considérant que 3 ou 5 % des nouveaux voyageurs pourraient être reportés depuis la voiture individuelle.

Le tableau suivant présente le bilan des coûts et avantages actualisés dans le scénario central sans report modal et dans les deux tests de sensibilité.

| En M€ ₂₀₂₂ | Sans report modal | Report modal de 3% | Report modal de 5% |
|--|-------------------|--------------------|--------------------|
| Avantages actualisés | 317 | 356 | 383 |
| Coûts actualisés (investissement et exploitation) | -142 | -142 | -142 |
| Valeur Actualisée Nette (VAN) | 175 | 214 | 240 |
| VAN par euro investi | 1,44 | 1,77 | 1,99 |
| Taux de rentabilité interne | 6,3 % | 6,9 % | 7,2 % |

Figure 6 : bilan socio-économique du projet sans et avec report modal (source : dossier)

Dans le scénario central, le taux de rentabilité interne est établi à 6,3 %, supérieur au taux d'actualisation retenu pour définir la rentabilité socio-économique (fixé à 3,2 %), ce qui permet donc selon le dossier, de considérer que la rentabilité socio-économique est avérée.

Les tests de sensibilité avec un report modal assez modeste²⁷ aboutissent à une rentabilité accrue.

²⁶ <https://www.ecologie.gouv.fr/evaluation-des-projets-transport>

²⁷ Cette analyse de sensibilité considère deux hypothèses : 3 % (ou 5 %) des nouveaux utilisateurs du pôle entre 2016 et 2035 sont des voyageurs reportés depuis la voiture particulière grâce à l'amélioration des conditions de correspondance et d'accès aux lignes de transports collectifs. Les usagers qui peuvent être imputés à la mise en service du T11 sont retirés avant d'appliquer les 3 % et 5 % de report modal

Il aurait été intéressant de faire un test de sensibilité avec un trafic voyageurs moindre, le cas échéant sur la base d'un modèle actualisé au regard des données de fréquentation actuelles suite à la crise sanitaire.

2.4 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Le dossier ne présente pas formellement de dispositif de suivi assorti d'indicateurs (valeurs de référence, valeurs cibles à au moins deux échéances, origine des données, modalités de traitement des données, etc.) applicables aux phases travaux et exploitation.

En phase travaux, le suivi des mesures est renvoyé à « un plan d'assurance environnement » (PAE) constitué par chaque entreprise réalisant des travaux et à la mise en place « d'un coordinateur environnement » chargé de contrôler l'application des mesures inscrites dans les PAE. Le suivi environnemental est prévu sous la forme « d'une assistance environnementale » en appui au coordinateur environnement (mesure A01 – A9.1a). La coordination des maîtrises d'ouvrage sera assurée par la mise en place d'une mission dénommée « Ordonnancement, Pilotage et Coordination » (OPC). Si lors de la visite, les rapporteurs ont pu constater la proximité entre les différents maîtres d'ouvrages, les modalités de suivi et de coordination sont insuffisamment détaillées ne permettant pas d'évaluer l'efficacité de la coordination dans la durée.

En phase exploitation, les suivis prévus porteront sur l'entretien des plantations, le bruit de voisinage et la fréquentation du pôle gare²⁸. Afin d'inscrire le projet dans la vie de la cité, une analyse de la fréquentation des commerces installés dans le pôle gare pourrait être conduite afin d'évaluer le maintien voire l'amélioration de l'offre de services pour les riverains. Pour les actions inscrites dans le PLUi en faveur de la « Nature en ville » et en application de la recommandation de l'Ae pour la pose de nichoirs, un conventionnement avec des acteurs de la protection de l'environnement serait à conclure sur une période d'au moins dix ans. Il comprendrait un suivi des oiseaux et des chauves-souris ainsi que des actions de sensibilisation et d'éducation à l'environnement.

Il serait opportun de développer une vision anticipatrice des effets du chantier, en particulier en termes de conditions générales de circulation et reports de trafic, d'accès à la gare, de bruit, de pollution de l'air, en coordination avec les collectivités locales, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'autres chantiers à proximité. En complément, le suivi devrait porter sur l'information et l'association des riverains et usagers, en amont et pendant les travaux, avec une vigilance forte sur la qualité du chantier et des mesures de suivi précises et régulières et en veillant à réorienter si besoin la conduite de projet et les mesures d'atténuation des impacts plus forts que prévus ou non identifiés au préalable.

L'Ae recommande de compléter le dispositif de suivi afin de le rendre opérationnel dans le temps, de détailler le périmètre et le fonctionnement de la mission « Ordonnancement, Pilotage et Coordination », de renforcer les mesures de suivi des oiseaux et des chauves-souris, et celles portant sur l'information et la communication, permettant ainsi d'anticiper les effets du chantier et d'ajuster si besoin la conduite de projet et les mesures d'atténuation des impacts, tant pour la phase chantier qu'en exploitation.

²⁸ Le suivi de la fréquentation sera réalisé par SNCF Gares & Connexions à l'aide des traces de téléphonie mobile.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et proportionné au projet et à ses incidences.

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