



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis délibéré en date du 15 mars 2019
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur la première phase (tronçon entre Noisy-le-Grand et Chennevières-sur-
Marne) du projet dit « Altival » d'infrastructure collectrice de transports
collectifs et voiries associées entre Noisy-le-Grand Mont d'Est (93)
et Sucy-en-Brie (94)**

Synthèse de l'avis

Il est demandé à la MRAe d'émettre un avis sur la première phase du projet d'infrastructure collectrice de transports collectifs (voie de bus en site propre) et voiries routières associées dit « Altival » entre Noisy-le-Grand Mont d'Est (93) et Chennevières-sur-Marne (94), présenté dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Pour la réalisation de ce premier tronçon, la mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne est nécessaire. Le maître d'ouvrage du projet a décidé de mener une évaluation environnementale commune sur la première phase projet et ces procédures. Le présent avis porte donc également sur ces mises en compatibilité.

Pour la MRAe, le projet, au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement, comprend l'ensemble des aménagements à réaliser pour l'infrastructure c'est-à-dire la totalité du projet « Altival » entre Noisy-le-Grand et Sucy-en-Brie ainsi que le contournement du « Polygone » de Noisy-le-Grand. L'étude d'impact doit donc porter sur l'ensemble du projet.

Implanté sur les emprises de l'ancien projet de voie de desserte ouest (VDO) aujourd'hui en friche, la première phase du projet Altival comprend la création d'une infrastructure collectrice des lignes de bus en site propre et de 9 stations, le réaménagement ou la réalisation d'une route de type boulevard urbain parallèle au tracé du bus en site propre (prolongement de la RD 10) et la réalisation de cheminements cyclables et piétons le long du tracé.

La MRAe souligne à cet égard l'intérêt de créer un nouvel axe de transports en commun et de circulations douces dans la partie est du Grand Paris à même d'encourager le recours aux transports collectifs par les habitants et les salariés.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent les déplacements et les nuisances et pollutions associées (bruit, pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre), la préservation des milieux naturels, de la biodiversité et des continuités écologiques, les nuisances, potentiellement cumulées, en phase chantier, et les impacts cumulés liés aux projets d'urbanisation du secteur.

La MRAe souligne qu'une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux liés aux milieux naturels et au report modal vers les transports en commun est à présenter dans l'étude d'impact. Ainsi, le choix de créer une route en plus de l'infrastructure réservée aux bus et des

cheminements cyclables et doux devra être justifiée.

La MRAe recommande de plus :

- de préciser le calendrier du projet Altival et son articulation avec les projets d'aménagement du secteur (Est-TVM, ligne 15, ZAC Marne Europe, etc.) ;
- de justifier le dimensionnement de la voie routière et de l'infrastructure dédiée aux transports en commun ;
- de préciser les reports modaux (voiture vers transports en commun et inversement) engendrés par le projet ;
- de justifier la fonctionnalité de la continuité écologique recréée sur la base d'une expertise écologique ;
- de définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation à la hauteur des enjeux relatifs aux milieux naturels et à la biodiversité.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	4
1.1 Présentation de la réglementation.....	4
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
2 Contexte et description du projet et de la mise en compatibilité des PLU.....	5
2.1 Contexte et description du projet.....	5
2.2 Présentation de la mise en compatibilité des PLU.....	12
3 L'analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux.....	14
3.1 Déplacements et nuisances associées.....	14
3.1.1 Déplacements.....	14
3.1.2 Qualité de l'air.....	15
3.1.3 Bruit.....	15
3.2 Milieux naturels.....	16
4 L'analyse des impacts environnementaux.....	18
4.1 Justification du projet retenu.....	18
4.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire.....	19
4.2.1 Impacts du projet sur les déplacements, le climat, la qualité de l'air et le bruit.....	19
4.2.2 Impacts du projet sur les milieux naturels.....	23
4.2.3 Impacts cumulés.....	24
4.3 Les impacts de la mise en compatibilité des PLU.....	24
5 L'analyse du résumé non technique.....	25
6 Information, consultation et participation du public.....	25

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet d'infrastructure collectrice de transports collectifs et voiries associées dit « Altival » entre Noisy-le-Grand Mont d'Est (93) et Sucy-en-Brie (94) est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubriques 6° et 7°¹). Le projet est prévu en deux phases, la première concernant le tracé compris entre Noisy-le-Grand Mont d'Est (93) et Chennevières-sur-Marne (94), qui fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP).

Pour la MRAe, le projet comprend, en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement², l'ensemble des aménagements projetés pour réaliser le projet « Altival » qu'il s'agisse du contournement du « Polygone » de Noisy-le-Grand (prévu dans le cadre du projet Est-TVM), du tronçon prévu entre Noisy-le-Grand (93) et Chennevières (94) que de la partie de l'infrastructure programmée entre Chennevières et Sucy-en-Brie (94). L'étude d'impact doit donc porter sur l'ensemble du projet (cf présentation détaillée de celui-ci en 2-1). Si les incidences du projet sur l'environnement ne peuvent être complètement identifiées ni appréciées avant l'enquête publique de la première phase, elle devra être ultérieurement actualisée conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement³.

- 1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à une étude d'impact soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°6 c) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, est soumise à évaluation environnementale la construction d'infrastructures routières d'une longueur ininterrompue d'au moins 10 km, et, à la rubrique n°7, la construction de lignes de transports guidés de personnes.
- 2 Article L. 122-1 du code de l'environnement (extrait) : « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »
- 3 Article L. 122-1-1 : III.-Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. (...)

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact qui sera soumise à l'enquête publique pour la faire porter sur l'ensemble du projet qui comprend l'aménagement de l'axe de transport « Altival » entre Noisy-le-Grand (93) et Sucy-en-Brie (94) ainsi que l'aménagement du « Polygone » de Noisy-le-Grand.

Pour la réalisation de la première phase du projet, la mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne est nécessaire. Le maître d'ouvrage du projet a décidé de mener une évaluation environnementale commune du projet et de ces mises en compatibilité. Les exigences réglementaires pour les PLU soumis à évaluation environnementale sont définies aux articles R.151-1 à 5 du code de l'urbanisme.

La première phase du projet Altival a fait l'objet d'une concertation préalable qui s'est déroulée du 9 mai 2016 au 19 juin 2016.

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis porte sur l'étude d'impact datée de novembre 2018⁴.

La réalisation de la première phase du projet nécessite en outre la mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne. Le maître d'ouvrage a décidé de mener une évaluation environnementale volontaire de ces procédures et de saisir la MRAe dans le cadre d'une procédure commune d'évaluation environnementale, prévue aux articles L.122-14 et R.122-27 du code de l'environnement, ce qui est à souligner. Appliquer cette procédure contribue en effet à la cohérence et à la transparence des démarches d'évaluation environnementale nécessaires pour la réalisation des projets. Cette procédure commune d'évaluation environnementale vaut à la fois pour le projet dans le cadre des procédures d'urbanisme et pour les documents d'urbanisme dans le cadre des dossiers de mise en compatibilité. Elle implique la réalisation d'une étude d'impact tenant lieu de rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. À ce titre, elle doit comprendre les éléments figurant aux articles R.151-3 à 5 du code de l'urbanisme.

Le projet « Altival », dans le cadre de la DUP, et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne seront soumis à enquête publique. À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

2 Contexte et description du projet et de la mise en compatibilité des PLU

2.1 Contexte et description du projet

Le projet Altival, porté par le département du Val-de-Marne, s'implante sur une commune de Seine-Saint-Denis (Noisy-le-Grand) et plusieurs communes du Val-de-Marne. Dans sa première

⁴ Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient aux trois documents constituant l'étude d'impact (résumé non technique, analyse de l'état initial et impacts et mesures).

phase, objet du présent dossier, il traverse cinq communes : Noisy-le-Grand (93), Villiers-sur-Marne (94), Bry-sur-Marne (94), Champigny-sur-Marne (94) et Chennevières-sur-Marne (94). Son extension jusqu'à Sucy-en-Brie est prévue dans un second temps. Les communes d'Ormesson-sur-Marne et de Sucy-en-Brie seraient alors concernées (Illustration 1).

Le projet Altival sera construit sur les emprises d'un projet abandonné de voie de desserte de type autoroutière (voie de desserte ouest, ou VDO) entre l'autoroute A 4 au nord et la RN 4 et la RN 19 au sud⁵ (état initial, p. 19). Ces emprises, coupées par des infrastructures de transport (autoroute, routes, voies ferrées) sont aujourd'hui occupées par des friches herbacées, arborées et arbustives, des jardins ouvriers, des emprises de chantier et le linéaire de la RD 10 d'une longueur d'environ 860 mètres.

Le projet s'inscrit dans un territoire en forte mutation urbaine. Les objectifs de développement urbain sont définis dans le contrat de développement territorial (CDT) « Boucles de la Marne » signé le 22 juin 2015⁶ par les communes de Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne, le conseil général du Val de Marne et l'État⁷. Le secteur est ainsi concerné par :

- la création de la gare Bry-Villiers-Champigny sur la future ligne 15 du métro ;
- la création d'une gare sur le RER E adjacente à la gare de la ligne 15⁸ ;
- le futur quartier Marne-Europe autour de ces deux gares, qui prévoit une programmation d'environ 190 000 m² de surface de plancher ;
- l'aménagement du quartier de la Plaine des Cantoux à Ormesson-sur-Marne, qui prévoit la construction de 350 logements⁹.

La MRAe relève qu'un contrat d'intérêt national (CIN) portant sur l'ancienne voie de desserte orientale entre les gares de Villiers-sur-Marne et de Sucy-en-Brie (Val-de-Marne) a été signé le 3 mai 2018 par l'État, le conseil départemental du Val-de-Marne, la Métropole du Grand Paris, l'établissement public territorial Paris Est Marne-et-Bois, l'établissement public territorial Grand Paris Sud Est Avenir, l'établissement public territorial EPAMarne et les communes de Villiers-sur-Marne, de Champigny-sur-Marne, de Chennevières-sur-Marne, d'Ormesson-sur-Marne et de Sucy-en-Brie. L'objectif d'un CIN est de mettre en place une gouvernance partagée et de définir les procédures et les moyens à mobiliser pour aboutir à la modernisation d'un territoire. Le CIN « ex-VDO », qui s'inscrit dans la continuité du CDT, inclut notamment :

- le projet Altival ;
- la requalification (en cours) du pont de Nogent ;
- l'interconnexion de la gare SNCF Bry-Villiers-Champigny avec la ligne 15 ;
- la possible implantation d'un centre universitaire ;
- le développement d'activités économiques ;
- l'accélération des opérations d'urbanisme et de construction de logements ;
- le développement des sports et loisirs¹⁰.

La première phase du projet présente une longueur d'environ¹¹ 5,4 km, sans compter les 2,2 km autour du « Polygone » de Noisy-le-Grand (formé par le boulevard du Mont-d'Est, le boulevard du Levant et la rue du Centre) prévus dans le cadre du projet Est-TVM (état initial, p. 24).

5 Les emprises de l'ex-VDO représentent une centaine d'hectares au total (État initial, p. 21).

6 Ce CDT a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 9 avril 2014, cf. http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/009485-01_avis-delibere_ae.pdf

7 La commune de Chennevières-sur-Marne et la communauté d'agglomération du Haut-Val-de-Marne n'ont pas adoptées ce document (cf. CDT, p. 1 : <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/content/download/4042/30482/file/CTD%20SIGNE%2022-06-15.pdf>).

8 L'interconnexion entre la ligne 15 et la ligne E (et donc la construction de la nouvelle gare du RER E) pourrait toute-fois être remise en question (cf. <http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/champigny-union-sacree-contre-les-rabotages-du-grand-paris-express-09-02-2019-8008026.php>).

9 Source : EPAMARNE

10 Source : <http://www.val-de-marne.gouv.fr/Actualites/Signature-du-5eme-contrat-d-interet-national-CIN-Voie-de-desserte-orientale-VDO>

11 Les distances qui suivent, non précisées dans le dossier, ont été estimées par la MRAe.

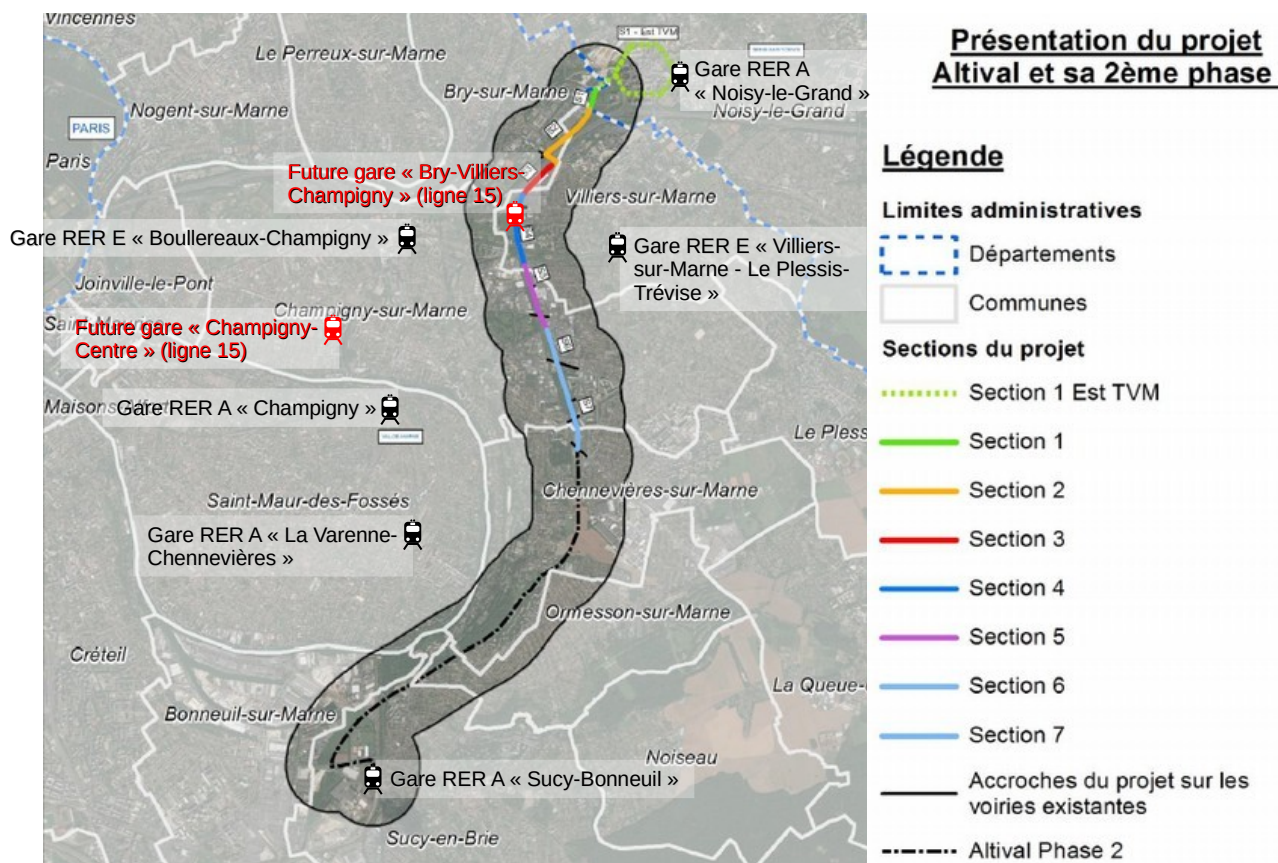


Illustration 1: Plan du projet Altival (source : étude d'impact, annotations : DRIEE)

La première phase du projet Altival comprend :

- la création d'une infrastructure collectrice¹² des lignes de bus en site propre et de 9 stations. Il ne s'agit donc pas d'un projet de ligne de bus en tant que tel, mais d'un site ayant vocation à accueillir plusieurs lignes de bus, qui circuleront sur tout ou partie du tracé (État initial, p. 22). L'étude d'impact indique (État initial, p. 19) qu'une restructuration des lignes de bus du périmètre est menée en parallèle par Île-de-France Mobilités, anciennement Syndicat des transports de Ile-de-France (STIF), en lien notamment avec l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express. Une esquisse du schéma de restructuration des lignes de bus est présentée (Effets et mesures, p. 12). Dans sa première phase, le projet est découpé en 8 sections présentant des caractéristiques d'aménagement différentes (cf. ci-après).
- selon les sections, le réaménagement ou la réalisation d'une route de type boulevard urbain parallèle au tracé de l'infrastructure de bus en site propre ; pour la première phase, une nouvelle route sera créée dans le prolongement de la RD 10 jusqu'à la RD 4.
- l'amélioration de la continuité des cheminements cyclables et piétons le long du tracé ;
- la desserte routière et en transport en commun des gares du réseau métropolitain : la gare de Noisy-Champs, la gare de Bry-Villiers-Champigny et à terme (2ème phase d'Altival) la gare de Sucy-Bonneuil.

A Noisy-le-Grand, Altival reprend le tracé et les aménagements prévus dans le cadre du projet de

¹² Une infrastructure collectrice de lignes de bus a pour but de faire circuler plusieurs lignes de bus sur des tronçons communs, le cas échéant, en site propre.

bus à haut niveau de service « Est-TVM », qui doit relier Noisy-le-Grand à Créteil. A Villiers-sur-Marne, il s'interfacera avec la ligne 15 du métro Grand Paris Express, au niveau de la gare Bry-Villiers-Champigny. La ligne 15 devrait être mise en service à l'horizon 2022. Les deux ponts de la RD 10 franchissant les voies ferrées du RER E et de la ligne de fret à proximité de la future gare de Bry-Villiers-Champigny devront être doublés (Impacts et mesures, p. 36).

Le projet prévoit la création de neuf stations, qui s'ajoutent aux six stations du projet Est TVM sur le polygone de Noisy-le-Grand. La MRAe souligne que les cartes présentées dans l'étude d'impact permettent difficilement de visualiser l'implantation du tracé et des stations au sein des emprises de l'ex-VDO¹³. Les cartes présentées dans les documents de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) sont à une échelle plus adaptée. Il conviendrait toutefois d'y faire figurer les stations, comme présenté sur l'illustration 2 et l'illustration 3. La MRAe relève en outre, sur certaines cartes du dossier (notamment celle figurant en page 55 du résumé non technique), la présence d'une station non décrite par ailleurs : la station « Centre des congrès », entre les stations « Jean Monnet » et « Bry-Villiers-Champigny », devant être mise en service « à terme ».

La MRAe recommande de présenter des cartes à des échelles appropriées montrant :

- ***l'insertion du projet (y compris ses stations) dans le tissu urbain actuel ;***
- ***si possible, l'insertion du projet dans le tissu urbain futur, en prenant en compte les projets d'aménagement prévus le long du tracé (notamment la zone d'aménagement concerté Marne Europe).***

13 La carte présentée en page 15 de la partie Impacts et mesures est à une échelle trop petite, tandis que les plans détaillés par section (Impacts et mesures, p. 18 et suivantes) sont à une échelle trop grande et ne présentent pas les abords du projet.

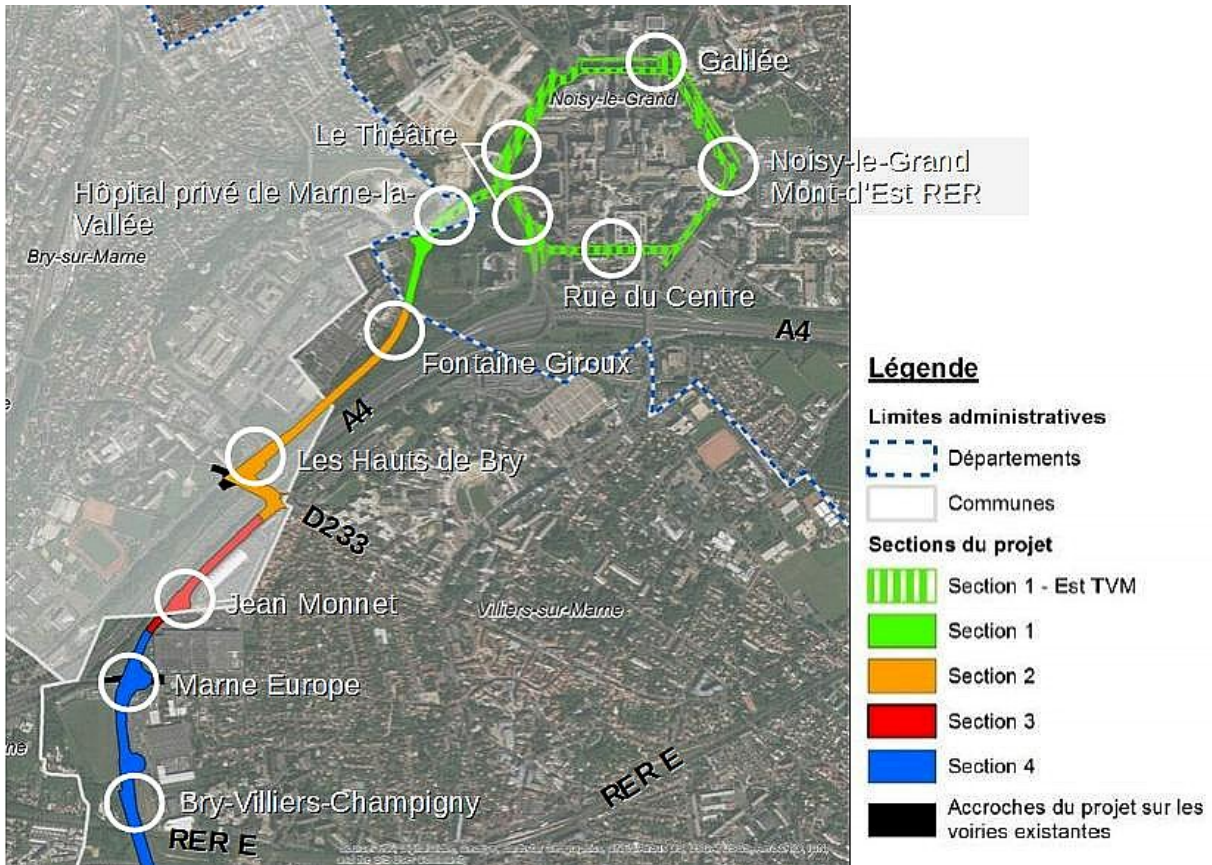


Illustration 2: Tracé et stations de l'Altival de Noisy-le-Grand à la future gare de Bry-Villiers-Champigny (source : document de mise en compatibilité de Noisy-le-Grand annoté par la DRIEE)

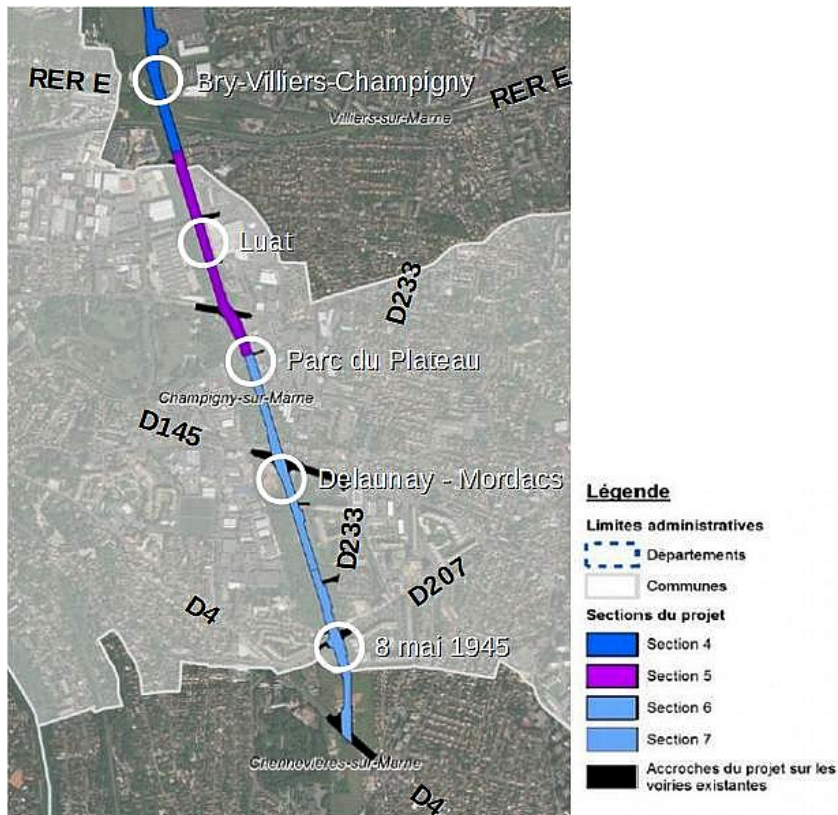


Illustration 3: Tracé et stations de l'Altival de la future gare de Bry-Villiers-Champigny à Chennevières-sur-Marne (source : document de mise en compatibilité de Champigny-sur-Marne annoté par la DRIEE)

Les 8 sections présentent des caractéristiques d'aménagement distinctes, notamment en ce qui concerne le nombre de voies de circulation. Deux types d'insertion du site propre par rapport à la route ont été étudiées (insertions axiale et latérale bidirectionnelle). En insertion axiale, le site propre est au centre des voies de circulation, tandis qu'en insertion latérale bidirectionnelle, il est implanté d'un seul côté de la voirie. Le maître d'ouvrage a privilégié une insertion latérale bidirectionnelle, pour faciliter la desserte automobile et améliorer la sécurité des cheminements piétons et vélos.

Ces caractéristiques sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Section	Localisation	Caractéristiques
Section 1 -Est TVM	Noisy-le-Grand Sur le « Polygone » de Mont-d'Est jusqu'au rond-point entre la rue Léon Menu et le boulevard Georges Méliès <u>Voies empruntées</u> : RD 75, RD 330, RD 33, rue du Centre	Non précisées.
Section 1	Noisy-le-Grand Depuis le rond-point Menu/Méliès jusqu'à la limite de commune <u>Voies empruntées</u> : RD 3 (boulevard Georges Méliès)	Insertion latérale Nécessite l'aménagement du raccord à l'Est-TVM et du giratoire Méliès / Menu <u>Pas de stations</u> <u>Configuration routière</u> : route à 2x1 voies sauf au niveau du giratoire (3 voies au total)
Section 2	Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne Depuis la limite de commune jusqu'au boulevard Jean Monnet, au niveau du giratoire Route de Bry / Pasteur / Jean Monnet <u>Voies empruntées</u> : RD 3 (boulevard Georges Méliès), RD 233 (boulevard Pasteur), boulevard Jean Monnet	Insertion latérale, sauf entre l'avenue de l'Europe et le boulevard Pasteur (insertion axiale) <u>Stations</u> : Fontaines Giroux sur le boulevard Georges Méliès (non représentée sur le plan) et Hauts de Bry sur le boulevard Georges Méliès avant le franchissement de l'A4 <u>Configuration routière</u> : <ul style="list-style-type: none"> • Passage à 2x2 voies au niveau de la station Hauts de Bry et sous le franchissement de l'A4 • Voies routières plus larges le long du boulevard Méliès (6,5 mètres au lieu de 6 mètres) Réaménagement du franchissement sous l'A4 Suppression de l'alignement d'arbres situé le long du trottoir sud du boulevard Méliès Double traversée de la piste cyclable au niveau du giratoire Route de Bry / Pasteur / Jean Monnet Jouxte la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Fontaines-Giroux
Section 3	Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne	Insertion latérale Site propre situé au pied du talus de l'auto-

	<p>Depuis le giratoire Route de Bry / Pasteur / Jean Monnet) jusqu'à l'est du giratoire d'accès au magasin IKEA</p> <p><u>Voies empruntées</u> : boulevard Jean Monnet</p>	<p>route A4</p> <p><u>Station</u> : Jean Monnet au niveau du giratoire d'accès au magasin IKEA</p> <p><u>Configuration routière</u> : route à 2x1 voies sauf au niveau du giratoire (3 voies au total)</p> <p>Suppression partielle de l'alignement d'arbres situé au nord du boulevard Monnet</p>
Section 4	<p>Villiers-sur-Marne</p> <p>Depuis l'est du giratoire d'accès au magasin IKEA jusqu'à la rue Pierre Clerc</p> <p><u>Voies empruntées</u> : boulevard Jean Monnet (RD 10)</p>	<p>Insertion latérale</p> <p><u>Stations</u> : Marne Europe au niveau du giratoire Monnet (RD 10) / Jaurès (RD 203) et Bry-Villiers-Champigny au niveau des futures gares de la ligne 15 et du RER E</p> <p><u>Configuration routière</u> : route à 2x1 voies, passage à 3 voies au carrefour avec la rue Pierre Clerc</p> <p>Doublement des ouvrages franchissement du faisceau ferroviaire du RER E et de la ligne de fret</p>
Section 5	<p>Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne</p> <p>Depuis la rue Pierre Clerc jusqu'au sud de la rue Bernaü</p> <p><u>Voies empruntées</u> : boulevard Jean Monnet (RD 10) puis prolongement de la RD 10</p>	<p>Insertion latérale</p> <p>En fin de section, le site propre passe de l'ouest à l'est de la route (croisement)</p> <p><u>Station</u> : Les Luats au niveau du carrefour RD 10/Fourny</p> <p><u>Configuration routière</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Route à 2x1 voies, à 2x2 voies, voire jusqu'à 5 voies aux carrefours • Prolongement de la rue Serpente jusqu'à la nouvelle voie <p>Réhaussement de la RD 10 actuelle au niveau de la rue Fourny (+4 m)</p> <p>Longe le site de maintenance et de remisage de la ligne 15 en cours de construction</p>
Section 6	<p>Champigny-sur-Marne</p> <p>Depuis le sud de la rue Bernaü jusqu'au sud de la RD 145 (voie Sonia Delaunay)</p> <p><u>Voie empruntée</u> : prolongement de la RD 10</p>	<p>Insertion latérale</p> <p><u>Stations</u> : Parc du Plateau au nord et Sonia Delaunay au sud de la RD 145</p> <p><u>Configuration routière</u> : route à 2x1 voies, à 2x2 voies, voire jusqu'à 5 voies aux carrefours</p>
Section 7	<p>Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne</p> <p>Depuis le sud de la RD 145 jusqu'à la RD 4</p> <p><u>Voies empruntées</u> : prolongement de la RD 10 et RD 4</p>	<p>Insertion latérale, sauf au niveau de la RD 4 (insertion axiale)</p> <p><u>Station</u> : 8 mai 1945 au sud de la RD 207 (avenue du 8 mai 1945)</p> <p><u>Configuration routière</u> : route à 2x1 voies et à 2x2 voies</p>

La MRAe relève que la route est parfois plus large que ce que prévoyait le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales¹⁴ ainsi que le contrat de développement territorial (une voie dans chaque sens).

La MRAe recommande :

- **de justifier l'élargissement de la RD 10 et le dimensionnement des carrefours au regard des objectifs de desserte locale et non de transit, des impacts induits par le recours à l'automobile et les nuisances et pollutions associées (bruit, pollution de l'air) et plus largement des enjeux environnementaux les plus prégnants (milieux naturels, notamment) ;**
- **de préciser les caractéristiques de la section 1 – Est TVM ;**
- **de justifier la largeur des voies automobiles au regard des vitesses envisagées sur les différentes sections.**

Le projet requiert le défrichement d'une surface boisée d'environ 5,9 hectares (Impacts et mesures, p. 115). L'étude d'impact indique que la nécessité d'une demande d'autorisation de défrichement reste à déterminer.

La MRAe relève que la concertation préalable réalisée en 2016 comprenait également l'aménagement de voies de bus en site propre sur la RD 4. L'aménagement de cet axe a été abandonné (État initial, p. 22). Un projet de transport en commun en site propre est à l'étude sur cet axe, en dehors du projet Altival.

La MRAe recommande d'expliquer les raisons du choix de l'abandon de l'aménagement de voies de bus en site propre sur la RD 4.

Plusieurs dates sont avancées concernant l'échéance de réalisation et de mise en service du projet : 2022 (Impacts et mesures, p. 145) et 2024 (Impacts et mesures, p. 84). En outre, la première section du projet doit être réalisée dans le cadre du projet Est-TVM, dont le calendrier n'est pas précisé.

La MRAe recommande de préciser le calendrier du projet Altival et son articulation avec le calendrier du projet Est-TVM.

2.2 Présentation de la mise en compatibilité des PLU

Les mises en compatibilités des PLU de Noisy-le-Grand, Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne ont pour objet exclusif de permettre la réalisation du projet de la ligne de bus en site propre « Altival ». Il est à noter que ce projet de transport est déjà intégré dans les PLU en vigueur sur ces cinq communes. Néanmoins, le projet ayant évolué dans sa forme (traversée de l'autoroute A4 plus en amont du tracé ; rattachement de la requalification de la route départementale RD4 à un autre projet de transport en commun), dans sa nature (infrastructure en site propre plutôt que bus à haut niveau de service) et également en termes d'échéance (date d'échéance reportée de 2022 à 2024), il est par conséquent nécessaire d'adapter les documents d'urbanisme communaux.

De façon globale, les adaptations portent sur la mise à jour ou la création d'emplacements réservés ainsi que la mise en cohérence des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) concernées et des plans de zonage.

Dans le détail, les mises en compatibilité des PLU portent sur les points ci-après.

14 Cf. Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), p. 88/140 : <http://www.altival.fr/sites/altival/files/altival-dossier-objectifs-caracteristiques-principales.pdf>

Noisy-le-Grand	<ul style="list-style-type: none"> • Mise à jour du rapport de présentation du PLU : actualisation de l'emprise, de la nature et du calendrier du projet dans le diagnostic territorial; • Mise à jour de l'emprise et des aménagements du projet « Altival » dans l'OAP n°6 « Mont d'Est » ; • Inscription dans le plan de zonage du PLU d'un emplacement réservé correspondant à l'emprise du projet « Altival » sur la commune.
Villiers-sur-Marne	<ul style="list-style-type: none"> • Mise à jour de l'emplacement réservé n°6 « Emprise routière » et ajout d'un nouvel emplacement réservé n°7 bis « Création d'un TCSP »¹⁵ et ajustement en conséquence du plan de zonage du PLU ; • Insertion du projet « Altival » dans une future OAP « Marne Europe » relative à l'aménagement d'un nouveau quartier (ZAC éponyme) autour de la future gare du Grand Paris Express de Bry-Villiers-Champigny (ligne 15 sud). Une interconnexion avec Altival sera assurée. Il est à noter que la création de ladite OAP fera l'objet d'une modification à venir du PLU de Villiers-sur-Marne¹⁶.
Bry-sur-Marne	<ul style="list-style-type: none"> • Mise à jour du tome 1 du rapport de présentation du PLU afin d'intégrer les évolutions du tracé de l'Altival ; • Mise à jour de l'OAP n°3 « plaine de jeux » afin de prendre en compte l'évolution du projet « Altival » intégrant des aménagements de voirie ainsi que le site propre dédié aux bus ; • Modification de l'emplacement réservé n°12 et création de deux espaces réservés supplémentaires afin d'intégrer le tracé de l'Altival. Modification en conséquence du plan de zonage du PLU.
Champigny-sur-Marne	<ul style="list-style-type: none"> • Mise à jour du tome 1 du rapport de présentation du PLU afin d'intégrer les évolutions du tracé de l'Altival ; • Mise à jour de l'OAP n°2 « aménager la friche de l'ex VDO et valoriser ses abords » afin d'intégrer les évolutions du tracé et la modification de l'échéance de réalisation ; • Modification de l'emplacement réservé n°10 « ex VDO » suite à l'évolution du tracé de l'Altival ». Modification en conséquence du plan de zonage du PLU.
Chennevières-sur-Marne	<ul style="list-style-type: none"> • Mise à jour du tome 1 du rapport de présentation du PLU afin d'intégrer les évolutions du tracé de l' « Altival » ; • Modification de la carte de synthèse du PADD afin de prendre en compte la non intégration de la requalification de la RD4 au projet Altival ; • Modification des OAP n°1 « L'entrée de ville Nord », n°2 « La RD4 et ses abords » et n°3 « La préservation de l'équilibre habitat/emploi » dans le but de mettre fin à la corrélation entre la requalification de la RD4 et le projet Altival ; • Mise à jour de l'emplacement réservé n°2 « site des emprises de l'ex VDO » suite à l'évolution du tracé de l'Altival. Modification en conséquence du plan de zonage du PLU.

15 Il est à noter une incohérence de l'étude d'impact quant à cet emplacement réservé. En effet, page 28 de la pièce H2 « MECDU de Villiers-sur-Marne », il est indiqué que l'emplacement n°7 est modifié, alors que page 34 du même document, l'emplacement n°7 est supprimé un n°7bis créé.

16 Page 31 pièce H2

3 L'analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- les déplacements et les nuisances associées (bruit, pollution de l'air, émission de gaz à effet de serre) ;
- la préservation des milieux naturels, de la biodiversité et des continuités écologiques ;
- les nuisances, potentiellement cumulées, en phase chantier.
- les impacts cumulés liés aux projets d'urbanisation du secteur.

La synthèse hiérarchisée des enjeux telle que présentée dans l'étude d'impact (État initial, p. 245-248) est pertinente.

3.1 Déplacements et nuisances associées

3.1.1 Déplacements

L'est parisien est caractérisé par un déséquilibre entre emplois et logements. Ainsi, 81 % des actifs du secteur du projet travaillent en dehors de leur commune de résidence, principalement dans les arrondissements sud-est de Paris et à Créteil et Saint-Maur-des-Fossés. L'étude d'impact indique que la part modale est en moyenne de 49 % pour la voiture et de 39 % pour les transports en commun (Etat initial, p. 158). La situation est toutefois contrastée entre les communes les mieux desservies en transport en commun (Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Noisy-le-Grand où l'utilisation des transports en commun est majoritaire), et les communes éloignées des gares ferroviaires (Ormesson-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne).

Le réseau routier est caractérisé par la présence de l'autoroute A4, qui draine 150 000 véhicules/jour au niveau du pont de Nogent-sur-Marne et rejoint, à l'ouest, l'autoroute A86. L'étude d'impact indique que la RD 3, la RD 4 et la RD 10 constituent les 3 axes du réseau primaire (Etat initial, p. 162). La MRAe note toutefois qu'à ce stade, il n'apparaît pas que la RD 10 appartienne au réseau primaire, puisqu'elle n'assure pas, du fait de sa discontinuité, un rôle d'axe de transit.

Le trafic routier est qualifié de dense sur les axes de desserte principaux, notamment sur la RD 4 (25 000 véhicules/jour), la RD 11 à Ormesson-sur-Marne, la RD 233 à Ormesson-sur-Marne et Sucy-en-Brie, la RD 235 à Chennevières-sur-Marne et La-Queue-en-Brie et la RD 123 à Chennevières-sur-Marne (Etat initial, p. 158). Les trafics s'orientent en direction de Paris à l'heure de pointe du matin et dans le sens inverse à l'heure de pointe du soir. Le secteur est en outre caractérisé par la présence d'infrastructures entraînant des coupures urbaines (voies du RER E, de la grande ceinture de fret, autoroute A4).

Des difficultés de circulation en heures de pointe sont identifiées :

- sur l'A4 jusqu'à Paris le matin, et jusqu'à Lognes le soir ;
- au niveau de la RD 3 vers Paris et le Pont de Nogent le matin, et dans une moindre mesure le soir ;
- au niveau de l'intersection de la RD 145 et de la RD 233 le matin et le soir ;
- au niveau de l'intersection de la RD 4 et de la RD 233 le matin et, dans une moindre mesure, le soir ;
- au niveau de la traversée de Villiers-sur-Marne (RD 233).

La MRAe souligne que les cartes présentant les conditions de circulation aux heures de pointe du matin et du soir (État initial, p. 170) mériteraient d'être élargies vers l'ouest. Des précisions sont également attendues sur les difficultés rencontrées au niveau des différentes intersections.

L'étude d'impact présente les capacités des parkings situés au niveau des gares de transports en commun ainsi que l'offre de stationnement par commune (État initial, p. 170-171). Des précisions sont attendues sur le taux d'occupation et les motifs d'utilisation du stationnement public ainsi que sur le stationnement sauvage.

Le secteur est desservi par les lignes A et E du RER. Les lignes de bus existantes sont très fréquentées, en particulier en rabattement vers les gares du RER (État initial, p. 175). À l'heure actuelle, les abords immédiats du projet Altival, moins densément peuplés, sont peu desservis. Les bus rencontrent des difficultés de circulation :

- Dans le centre-ville de Villiers-sur-Marne, aux abords de la gare du RER E « Villiers-sur-Marne Le Plessis-Trévisé » ;
- A Noisy-le-Grand, au niveau du polygone et de la traversée de l'A4 ;
- A Champigny-sur-Marne, au niveau de la place du marché et de la gare des Boullereaux
- dans les quartiers des Mordacs et du Bois l'Abbé¹⁷ à Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne ;

Dans le cadre de la concertation organisée avec les habitants, des insuffisances de l'offre de bus ont été mises en évidence (Etat initial, p. 160) : fréquences de passage trop faibles et mauvaises conditions de circulation. Ces habitants ont également indiqué que l'accès par bus à la future gare de Bry-Villiers-Champigny et à Noisy-le-Grand Mont d'Est était prioritaire.

L'étude d'impact met en évidence l'absence d'itinéraires continus pour les liaisons cyclables (Etat initial, p. 181). La MRAe souligne que la carte présentée montre l'absence d'un itinéraire nord-sud permettant de relier Noisy-le-Grand Mont d'est à Ormesson et Chennevières-sur-Marne. Le maillage est-ouest est aujourd'hui discontinu. Le développement d'itinéraires continus sur la RD 4 et la RD 145 est toutefois prévu à l'horizon 2020 dans le cadre du schéma départemental des itinéraires cyclables du Val-de-Marne (SDIC) établi en 2014. L'étude d'impact pourrait utilement préciser l'avancement de la mise en œuvre de ce schéma.

3.1.2 Qualité de l'air

L'état initial de la qualité de l'air est présenté de façon détaillée, ce dont la MRAe prend acte. Une étude « air et santé » a ainsi été réalisée en 2017 sur le fuseau de la première phase du projet. Les principaux éléments de diagnostic sont repris dans l'étude d'impact (Etat initial, p. 195 et suivantes). Un recensement des sites sensibles, qui accueillent les personnes sensibles aux effets de la pollution atmosphérique (enfants, personnes âgées), est présenté. Une campagne de mesures réalisée en mars 2017 met en évidence des concentrations élevées en dioxyde d'azote en bordure des axes routiers principaux. En revanche, les teneurs en benzène, toluène, éthylbenzène et xylène (BTEX) ainsi qu'en particules fines sont conformes aux valeurs limites.

3.1.3 Bruit

L'étude d'impact ne présente pas le classement sonore des infrastructures de transport terrestre aux abords du site¹⁸. La MRAe rappelle que l'autoroute A4, la voie ferrée du RER E et la ligne de fret sont classées en catégorie 1 (la plus bruyante), tandis que les routes départementales sont classées en catégorie 2, 3 ou 4.

Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée en avril 2017 sur le fuseau de la première phase du projet. Des cartes de bruit sur les périodes réglementaires de jour (6h-22h) et de nuit

17 Qui font l'objet d'opérations de rénovation urbaine

18 La réglementation est rappelée en page 208 (Etat initial), sans information sur sa déclinaison aux abords du site.

(22h- 6h) ont ainsi été établies. Elles mettent en évidence des niveaux sonores en journée très élevés sur un fuseau d'environ 250 mètres de large le long de l'autoroute A4, des niveaux élevés le long des axes routiers du secteur et des ambiances plus modérées à l'écart des axes routiers. Le secteur de l'autoroute A4 reste très bruyant de nuit, tandis que l'ambiance est modérée par ailleurs (Etat initial, cartes p. 212-214).

3.2 Milieux naturels

Le site s'implante à environ 2 km au sud de la zone de protection spéciale¹⁹ « Sites de Seine-Saint-Denis » du réseau Natura 2000. Il s'agit en l'occurrence du Bois de Vaires-sur-Marne, qui abrite des boisements et des milieux humides²⁰.

Le site traverse en outre la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I²¹ « Friche de la Bonne Eau », située entre les voies ferrées du RER E et de la ligne de fret à Villiers-sur-Marne, sous les ponts de la RD 10. Cette ZNIEFF abrite des espèces d'insectes inféodées aux friches et aux fourrés (notamment, Hespérie de l'alcée (*Carcharodus alceae*), Mante religieuse (*Mantis religiosa*), protégée au niveau régional, Phanéroptère méridional (*Phaneroptera nana*), Zygène de la filipendule (*Zygaena filipendulae*)). Les autres zones les plus proches sont la ZNIEFF de type I « Iles de la Marne de la boucle de Saint-Maur-les-Fossés » à environ 1,2 km à l'ouest, qui abrite des milieux boisés (forêt alluviale) et ouverts (berges naturelles), et la ZNIEFF de type II « Bois de Saint-Martin et Bois de Célie » à environ 2,5 km à l'est, qui accueille des milieux humides et boisés. Ces deux secteurs sont également concernés par des arrêtés de protection de biotope, zones protégées à caractère réglementaire visant à prévenir la disparition d'espèces protégées par des mesures de préservation des milieux (État initial, p. 64).

Enfin, deux espaces naturels sensibles²² protégés au titre des articles L142-1 à 13 du code de l'urbanisme sont présents à proximité du site (État initial, p. 66). Il s'agit de la réserve départementale des îles de la Marne à Champigny-sur-Marne et de la plaine des Bordes à Chennevières-sur-Marne.

Un diagnostic de la faune et de la flore a été conduit sur le site de la première phase du projet en 2016 et 2017 (État initial, p. 78 et suivantes). Les prospections ont été réalisées aux quatre saisons. La MRAe note que certaines zones, d'emprises limitées, apparaissent en blanc sur la carte des habitats naturels de la zone d'étude (État initial, p. 81). En outre, la friche située entre la rue Alexandre Fourny et la rue de Bernaü est qualifiée d'inaccessible (État initial, p. 96).

La MRAe recommande de préciser si les prospections des milieux naturels, de la faune et de la flore ont été réalisées sur l'ensemble des parcelles de la zone d'étude.

On peut retenir de ce diagnostic que :

- parmi les 8 habitats recensés, les zones les plus riches en diversité sur le tracé Altival sont les talus de l'A4 (section 3), la prairie mésohygrophile²³ en face du magasin Bricorama (section 4), la ZNIEFF avant la destruction complète des habitats en août 2017 suite à des travaux (section 5), la friche du plateau dans son ensemble (sections 6 et 7).
- S'agissant de la flore, 2 espèces patrimoniales parmi les 173 espèces recensées ont été

19 Zone destinée à assurer un bon état de conservation des espèces d'oiseaux menacées, vulnérables ou rares

20 Cf. <https://inpn.mnhn.fr/site/natura2000/FR1100819>

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

22 Vise la protection du patrimoine naturel et l'accueil du public

23 Milieu humide durant une partie de l'année

identifiées : le Saule des vanniers (*Salix viminalis*), espèce assez rare, présent sur la ZNIEFF (section 5) mais détruit en 2017 et l'Avoine dorée (*Trisetum flavescens*), espèce rare, présente sur la friche du plateau à proximité du restaurant Mac Donald's (section 7). Le site est également concerné par la présence de nombreuses espèces invasives. L'étude d'impact conclut à un enjeu faible pour la flore (État initial, p. 90).

- S'agissant de la faune, 5 espèces protégées parmi les 55 espèces observées ont été identifiées sur le périmètre d'étude : Mante religieuse, Lézard des murailles, Pipistrelle commune, Sérotine commune et Noctule commune. 2 espèces d'oiseaux protégées (Buse variable et Serin cini) ont été repérés, l'une d'entre elle (Buse variable) ne nichant pas sur la zone d'étude. 12 espèces patrimoniales d'insectes ont été recensées. Les enjeux faunistiques sont jugés importants (État initial, p. 78).
- S'agissant des zones humides, les prospections réalisées (végétation et pédologie) concluent à leur absence dans la zone d'étude au sens de l'arrêté du 24 juin 2008 consolidé par la note technique du 26 juin 2017 relatifs à la caractérisation des zones humides.

L'étude d'impact mentionne à plusieurs reprises la destruction par des chantiers de zones intéressantes au regard des milieux naturels et des zones humides, notamment la ZNIEFF de la friche de la Bonne Eau.

La MRAe recommande de préciser les projets à l'origine de la destruction des milieux naturels constatée lors des prospections écologiques.

L'étude d'impact rappelle les résultats des inventaires réalisés en 2014 (État initial, p. 94 et suivantes). La MRAe relève une perte de biodiversité entre 2014 et 2017 : baisse du nombre d'espèces floristiques et d'espèces d'oiseaux, augmentation des espèces végétales invasives. En outre, la destruction de la ZNIEFF de la friche de la Bonne Eau a entraîné la migration d'une partie des espèces vers la prairie mésohygrophyle de la section 4 (face au magasin Bricorama) et les talus de l'A4 (État initial, p. 102).

S'agissant des continuités écologiques, les emprises de l'ex-VDO constituent une liaison reconnue pour son intérêt écologique en contexte urbain au titre du schéma régional de cohérence écologique (État initial, p. 69). Le contrat de développement territorial identifie également cette continuité écologique et indique « *Le Conseil général du Val-de-Marne prévoit d'étudier la réalisation d'une trame verte sur les emprises de l'ex-VDO, en lien avec le TCSP Altival. Il s'agit de valoriser la richesse naturelle existante du site et de permettre et favoriser des usages diversifiés de cet espace pour les habitants.* ». Ce corridor est connecté à un corridor de la sous-trame arborée entre le Bois de Vincennes et le Bois Saint Martin, par la vallée de la Marne, puis les coteaux de Noisy-le-Grand. Le CDT mentionne également la nécessité de maintenir une trame verte sur le secteur de la ZNIEFF de la Friche de la Bonne eau. La MRAe souligne l'analyse de la fonctionnalité du corridor écologique au droit du site (État initial, p. 102-103). Elle conclut à la fragmentation du corridor à l'exception de la friche Bricorama, des talus de l'A4 et de la friche du plateau. L'étude d'impact conclut avec raison à un enjeu de préservation fort de la continuité écologique (État initial, p. 68).

La MRAe rappelle en outre que, selon le plan vert d'Île-de-France, le secteur est carencé voire très carencé en espaces verts²⁴.

24 Cf. carte : <https://geoweb.iau-idf.fr/portal/apps/webappviewer/index.html?id=8160bfbd7f34ebc3fb6bd48b7440f>

4 L'analyse des impacts environnementaux

4.1 Justification du projet retenu

Au regard du schéma directeur de la région d'Ile-de-France (SDRIF), le site est concerné par un secteur à fort potentiel de densification (cf. Illustration 4). Il est également concerné par la création d'une infrastructure de transport en commun et par une continuité écologique à préserver²⁵.

La MRAe souligne l'intérêt de créer un nouvel axe de transports en commun et de circulations douces dans la partie est du Grand Paris à même d'encourager le recours aux transports collectifs par les habitants et les salariés.



Illustration 4: Situation du secteur au regard du SDRIF (source : étude d'impact)

Le CDT des Boucles de la Marne identifie la création d'un transport en commun en site propre et d'une nouvelle liaison viaire. Le tracé de ces infrastructures se prolonge jusqu'à Sucy-en-Brie (État initial, p. 109).

L'étude d'impact rappelle que le projet a fait l'objet d'un document d'orientation et de caractéristiques principales en octobre 2015 (Impacts et mesures, p. 58). Les variantes sont ensuite présentées section par section de façon très détaillée. La MRAe note que cette approche permet difficilement d'appréhender le fonctionnement global du projet (à l'échelle de sa première phase).

La MRAe rappelle qu'en vertu de l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit présenter un scénario sur l'évolution de l'état initial de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet. Or, le scénario « fil de l'eau » présenté intègre le prolongement de la RD 10.

25 Selon le SDRIF, « En milieu urbain, s'il n'est pas toujours possible de maintenir une emprise large pour ces continuités, leur caractère multifonctionnel est essentiel à préserver, voire à améliorer (trame verte d'agglomération, corridor fluvial, rivière urbaine, etc.). Leur rétablissement doit être favorisé à l'occasion d'opérations d'aménagement et de renouvellement urbain ».

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en présentant un scénario « fil de l'eau » n'intégrant pas le prolongement de la RD 10.

La MRAe souligne que le prolongement de la RD 10 entraîne une amélioration de l'offre routière. Il est donc susceptible de favoriser un report modal des transports en commun vers la voiture. À ce titre, il aurait été pertinent d'envisager une variante comportant uniquement la création de l'infrastructure dédiée aux bus et aux modes doux (piétons, vélos), sans le prolongement routier.

La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des variantes et la justification du projet global au regard des enjeux environnementaux, notamment en ce qui concerne :

- **la nécessité de réaliser une voie routière en plus du projet de transport en commun ;**
- **le dimensionnement des emprises compte-tenu des enjeux liés aux milieux naturels ;**
- **l'insertion du projet dans le tissu urbain existant et futur (pour les projets dont le plan masse est connu).**

4.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

4.2.1 Impacts du projet sur les déplacements, le climat, la qualité de l'air et le bruit

Déplacements

Les impacts du projet en phase de chantier sur les déplacements sont un enjeu crucial, compte-tenu des niveaux de circulation sur les voies actuelles et des nombreux projets prévus dans le secteur. L'étude d'impact indique (Impacts et mesures, p. 238 et 282) que certains secteurs présentent des enjeux plus prégnants (franchissement sous l'A4, secteur du site de remisage et de maintenance de la ligne 15, zone d'activité des Luats, secteur du 8 mai 1945, abords de la RD 4). Des mesures assez générales sont prévues (définition d'itinéraires, report des travaux sur la RD 4, phases de travaux découplées par section pour éviter de dégrader le fonctionnement des carrefours, concertation avec les commerçants de la zone d'activités).

La MRAe recommande de présenter de façon plus détaillée :

- **le phasage de réalisation des travaux ;**
- **l'articulation du chantier de l'Altival avec les autres chantiers du secteur ;**
- **les mesures relatives aux déplacements en phase de chantier notamment sur les secteurs à enjeux.**

La MRAe relève que la section 3 du tracé de l'Altival s'implante le long de l'autoroute A4, qui surplombe le boulevard Jean Monnet. L'étude d'impact indique que la variante retenue n'a pas d'incidence sur le talus de l'autoroute (Impacts et mesures, p. 66). Des profils théoriques sont proposés (cf. Plan général des travaux, p. 14-15). La MRAe s'interroge toutefois sur la possibilité d'insérer les voies de bus sans affecter le talus autoroutier, compte-tenu de la largeur disponible entre le trottoir du boulevard Jean Monnet et le pied du talus (cf. Illustration 5). Le reprofilage du talus est par ailleurs susceptible de fragiliser la structure de la plateforme de l'autoroute.



Illustration 5: Implantation des voies de bus entre le boulevard Jean Monnet et le talus de l'autoroute A4 (source : Google Streetview 2008 ; annotations : DRIEE)

NB : l'image de 2008 a été choisie compte-tenu de la présence moins importante de végétation mettant mieux en évidence le talus de l'autoroute. Le centre commercial des Armoiries (à droite de l'image) était alors en construction. Le tracé du boulevard Jean Monnet n'a pas été modifié depuis.

NB 2 : sur ce secteur, il est prévu le maintien des alignements d'arbres de part et d'autre du boulevard.

Le maître d'ouvrage devra présenter la faisabilité technique de l'aménagement de cette section dans l'étude d'impact²⁶.

S'agissant de la phase d'exploitation, l'étude d'impact présente les niveaux de circulation en 2022 (l'une des dates de mise en service du projet), 2027 et 2047 (Impacts et mesures, p. 145 et suivantes). Les hypothèses de développement socio-économiques sont présentées. Elles prennent en compte les différents projets d'aménagement du secteur. L'étude d'impact présente ensuite des cartes montrant les différences entre le scénario « fil de l'eau » et le scénario avec le projet Altival. Comme indiqué précédemment, il s'agit d'une évaluation de l'apport des bus en site propre par rapport à la situation où seul le prolongement de la RD 10 serait réalisé. Ce choix ne permet pas d'isoler les effets du prolongement de la route RD 10 sur la circulation routière.

La MRAe souligne que l'étude d'impact doit mettre en évidence les impacts positifs comme négatifs de la mise en œuvre de l'ensemble formé de l'infrastructure routière et de l'offre Altival. Le scénario « fil de l'eau » doit donc exclure l'ensemble des composantes du projet Altival, et prendre en compte tous les autres projets d'infrastructures et d'aménagement.

²⁶ Le cas échéant, une décision autorisant la réalisation des travaux sera obtenue conformément à l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national.

La MRAe recommande de présenter une comparaison des niveaux de trafic attendus dans les scénarios suivants:

- **scénario « fil de l'eau » sans le projet Altival mais avec les autres projets d'aménagement du secteur aux différents horizons d'aménagement ;**
- **scénario prolongement de la RD 10 sans bus en site propre ;**
- **scénario bus en site propre sans le prolongement de la RD 10 ;**
- **scénario projet Altival complet.**

La MRAe recommande en outre de préciser les vitesses maximales de circulation qui seront instaurées sur la voirie.

Les résultats des simulations mettent en évidence un report de trafic sur la RD 10 prolongée²⁷ au profit de la RD 233, de la RD 4 et de l'avenue Ambroise Croizat, qui verront leurs niveaux de circulation routière diminuer à l'horizon 2022. Les horizons plus lointains (2027, 2047) montrent toutefois une augmentation du trafic sur les voies du secteur (RD 4, RD 145 notamment) liée aux nouveaux projets urbains (Impacts et mesures, p. 146). Des difficultés sont également mises en évidence sur la partie nord de la RD 10 (à proximité de l'A4) et sur plusieurs carrefours (RD 10 x rue Bernaü, RD 10 x RD 145).

L'étude d'impact ne fournit pas d'information claire sur les reports modaux liés au prolongement de la RD 10 et à la création de l'infrastructure dédiée aux transports en commun et aux modes doux.

La MRAe recommande de préciser les reports modaux (voiture vers transports en commun et inversement) engendrés par le projet.

Contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact (Impacts et mesures, p. 161), la MRAe juge que l'impact du projet sur le trafic routier n'est pas neutre, mais qu'il reste à approfondir, comme recommandé ci-avant.

L'étude d'impact présente le schéma initial de restructuration des lignes de bus (Impacts et mesures, p. 162 et suivantes). Comme annoncé, certaines lignes n'utiliseront qu'un tronçon d'Altival. La bonne insertion et bifurcation des bus sur les voiries perpendiculaires, qui ne comportent pas de voies dédiées aux bus, est donc un enjeu du projet. La MRAe relève que les emprises dédiées aux bus sur le tracé d'Altival présentent un nombre de voies constant.

La MRAe recommande de justifier le bon dimensionnement de l'infrastructure dédiée aux bus aux intersections avec les voies perpendiculaires.

En ce qui concerne les modes doux (piétons, vélos), la création de l'itinéraire cyclable est un impact positif du projet. La MRAe relève toutefois que certaines sections prévoient la séparation des voies dédiées aux piétons et aux vélos par simple marquage au sol (cf. Plan général des travaux).

La MRAe recommande de justifier l'absence de séparation plus franche entre voies piétonnes et voies cyclables, et de préciser les capacités de stationnement vélos mis en place aux abords des stations.

Qualité de l'air

Les mesures définies en phase de chantier (Impacts et mesures, p. 236) sont de nature à compenser efficacement les effets sur la qualité de l'air et l'envol de poussières. Par ailleurs, les mesures concernant les nuisances olfactives liées aux opérations de préparation du bitume, de

²⁷ La MRAe regrette que les cartes de comparaison entre l'état actuel et le fil de l'eau 2022 ne fassent pas apparaître les niveaux de trafic sur la plupart des tronçons de la RD 10.

revêtement et d'étanchéité sont pertinentes.

Pour la phase d'exploitation, une étude de risques sanitaires détaillée a été réalisée (Impacts et mesures, p. 190 et suivantes). Elle souffre toutefois du même défaut que l'étude de trafic, à savoir que le scénario « fil de l'eau » inclut le prolongement de la RD 10 (Impacts et mesures, p. 293).

L'étude indique que le projet Altival entraînera une réorganisation des flux de véhicules dans la zone d'étude, qui connaîtra une augmentation naturelle du trafic routier sur le secteur. Cependant, l'amélioration des motorisations, la mise en application de nouvelles normes de motorisation et le renouvellement du parc roulant devraient compenser l'augmentation du trafic par rapport à l'état actuel, en termes d'émissions (Impacts et mesures, p. 188). En conséquence, la mise en place du projet ne devrait pas avoir d'impact significatif sur la qualité de l'air sur la zone. La MRAe relève toutefois que l'argumentaire conduisant le maître d'ouvrage à ne pas préconiser de mesures d'évitement et de réduction s'appuie uniquement sur des évolutions technologiques et réglementaires indépendantes du projet.

Climat

L'impact du projet sur le climat est jugé neutre (Impacts et mesures, p. 96). Cette conclusion apparaît contradictoire avec l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre calculées aux horizons 2027 et 2047 (Impacts et mesures, p. 191).

La MRAe souligne qu'il serait pertinent de mener une réflexion sur la nature et la couleur des revêtements de façon à limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain.

Bruit

Le maître d'ouvrage prévoit un ensemble de mesures pour atténuer les nuisances sonores du chantier (Impacts et mesures, p. 238). Ainsi :

- les horaires, jours et plan de circulation du chantier seront communiqués aux entreprises et leurs fournisseurs, ainsi qu'aux riverains ;
- la vitesse de circulation à l'intérieur du chantier sera limitée et les moteurs devront être maintenus à l'arrêt durant les périodes d'attente ;
- le stationnement des véhicules du personnel sera optimisé afin de limiter la gêne dans les rues voisines ; une réflexion sur l'acheminement du personnel sur le chantier devra être menée par les entreprises. Les entreprises chargées des approvisionnements seront tenues informées de la démarche qualité environnementale du chantier. Les approvisionnements seront planifiés sur la journée afin d'éviter les livraisons aux heures de pointe ou à des heures susceptibles de créer des nuisances au voisinage. La circulation sera pensée pour limiter le klaxon de recul des véhicules ;

La MRAe rappelle que le maître d'ouvrage devra respecter les dispositions de l'article R. 1334-36 du code de la santé publique relatif aux nuisances sonores dues aux activités de chantier lors de la construction des ouvrages et de l'arrêté préfectoral du Val-de-Marne en date du 11 juillet 2003 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage.

La MRAe recommande de prévoir :

- **d'éloigner les bases de travaux des habitations ;**
- **d'éviter au maximum les travaux de nuit ; en cas d'impossibilité, une demande de dérogation à l'arrêté préfectoral de 2003 relatif aux bruits de voisinage devra être accordée par le maire de la commune concernée ;**
- **de réaliser les travaux les plus bruyants dans des tranches horaires limitées et moins sensibles ;**
- **d'éviter les établissements sensibles lors de l'implantation des accès de chantier.**

En phase d'exploitation, l'impact du projet sur l'ambiance acoustique diffère en fonction des zones. En particulier, s'il n'a pas d'effet négatif, voire un effet positif sur les zones où les voiries existent déjà, il aura un effet négatif sur les sections qui ne sont pas encore bâties. Ces effets négatifs sont globalement faibles et ponctuellement forts, ce qui entraîne la mise en place de mesures de réduction du bruit. L'étude d'impact présente ainsi des cartes montrant les habitations concernées par des niveaux sonores nocturnes dépassant 60 dB(A) (Impacts et mesures, p. 207 et mesures). Des mesures d'isolement acoustique sont prévues, notamment le traitement des façades des maisons individuelles.

Il est également fait mention de la pose d'écrans acoustiques (Impacts et mesures, p. 207).

La MRAe recommande :

- **de préciser le traitement acoustique des immeubles collectifs concernés par les dépassements acoustiques (résidence du Plateau, résidence du 8 mai 1945) ;**
- **de contrôler les niveaux acoustiques dans les logements une fois les mesures d'isolation acoustique mises en place, et, le cas échéant, de prévoir des mesures correctives supplémentaires.**

4.2.2 Impacts du projet sur les milieux naturels

Le projet entraîne le défrichement d'environ 5,9 hectares de boisements à proximité de la résidence du Plateau à Champigny-sur-Marne. Il s'agit d'un jeune fourré médio-européen²⁸ sur sol fertile évoluant en chênaie-charmaie (Impacts et mesures, p. 115). L'étude d'impact indique que l'effet de ce défrichement sur la faune du site et ses environs n'est pas majeur, compte-tenu de la présence de milieux adjacents non impactés offrant des alternatives pour l'habitat. Cette affirmation mériterait d'être étayée au regard notamment des nombreux projets d'aménagement prévus sur les emprises de l'ancienne VDO.

Le projet a également un impact potentiellement fort sur la continuité écologique. Le dossier considère que la reconstitution de milieux naturels le long du tracé de l'Altival constitue une mesure de réduction suffisante de cet impact (Impacts et mesures, p. 126). Il conclut ainsi à un impact très faible après mise en œuvre de cette mesure. La MRAe estime que cette conclusion n'est pas démontrée, compte-tenu notamment de la faible épaisseur des milieux reconstitués et de leur fragmentation par les infrastructures.

La MRAe recommande de justifier la fonctionnalité de la continuité écologique recrée sur la base d'une expertise écologique, et de joindre une carte présentant la largeur et les composantes de la continuité écologique à l'échelle de la première phase du projet.

S'agissant de la faune et de la flore, le projet impacte les milieux sensibles que sont la friche du talus de l'A4, la friche à proximité du magasin Bricorama, la ZNIEFF de la Bonne eau et la friche du plateau (à proximité du restaurant McDonald's). Les espèces d'insectes y étant inféodées sont ainsi impactées (Impacts et mesures, p. 117). L'étude d'impact indique qu'une compensation avec un coefficient de 1 pour 1 est recherchée (Impacts et mesures, p. 127). Elle mentionne également l'existence de mesures compensatoires à la destruction de la ZNIEFF de la friche de la Bonne Eau via des projets connexes. Il est ainsi indiqué que des friches identiques à restaurer seront recherchées sur le territoire environnant. Le dossier indique plus loin que ces milieux n'existent pas aux abords immédiats du projet et qu'il conviendra de trouver un nouveau territoire dans le département du Val-de-Marne.

28 Formation pré-forestière du centre de l'Europe comportant des fourrés

La MRAe recommande de :

- **définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation à la hauteur des enjeux relatifs aux milieux naturels et à la biodiversité ;**
- **préciser les mesures compensatoires définies pour la ZNIEFF de la Bonne eau dans le cadre des autres projets d'aménagement qui l'impactent ;**
- **préciser la localisation des mesures compensatoires, dans le respect des principes de proximité et d'équivalence écologique prévus par la loi sur la biodiversité du 8 août 2016.**

Elle rappelle par ailleurs que le projet nécessite une demande de dérogation à la destruction d'habitats et d'espèces protégés, et qu'il est susceptible d'être soumis à l'avis de la commission inter-départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CIPENAF).

4.2.3 Impacts cumulés

Les projets connexes pris en compte dans l'analyse des effets cumulés sont :

- le projet Est TVM à Noisy-le-Grand ;
- la zone d'aménagement des Fontaines Giroux ;
- la ZAC Marne-Europe, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 30 août 2015 ;
- la ligne 15 sud, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du CGEDD en date du 20 janvier 2016 ;
- le site de maintenance et de remisage de la ligne 15 sud, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du CGEDD en date du 4 mai 2016 ;
- la gare de Bry-Villiers-Champigny, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du CGEDD en date du 6 décembre 2017 ;
- le CDT des Boucles de la Marne, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du CGEDD en date du 9 avril 2014.

La MRAe remarque que la ZAC Maille Horizon Nord à Noisy-le-Grand est exclue de l'analyse, car elle n'aurait pas fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale (Impacts et mesures, p. 269). La MRAe relève qu'il s'agit d'une erreur, car ce projet a fait l'objet d'un avis en date du 22 mai 2015²⁹. Cette erreur est dommageable car le projet Maille Horizon Nord est très important dimensionnant: situé à l'extrémité de l'Altival, il prévoit la création de 160 000 m² de surface de plancher sur 12 hectares.

La MRAe note que le problème d'altimétrie lié au projet du site de maintenance et de remisage n'est pas relevé dans l'analyse, alors que c'est un enjeu majeur de l'interface entre les deux projets. En effet, à l'heure actuelle, un mur apparent mesurant jusqu'à 3 mètres de hauteur devra être construit devant le site de maintenance, engendrant un impact paysager important. Des précisions sont attendues à ce sujet.

L'analyse des impacts cumulés est par ailleurs bien menée.

4.3 Les impacts de la mise en compatibilité des PLU

L'analyse des impacts sur l'environnement des mises en compatibilité des cinq PLU communaux est présentée dans la pièce B3 « Impacts et mesures » (page 131 et suivantes). L'étude d'impact opte pour une présentation sous forme de tableau permettant de synthétiser l'analyse et mettre en regard les mesures proposées, ce qui facilite la lecture.

29 Cf. http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Avis_AE_-_Projet_ZAC_Maille_Horizon_Nord_a_Noisy-le-Grand_93_.pdf

Les mises en compatibilité portent sur le projet « Altival » stricto sensu. Elles concernent principalement l'ajustement ou la création d'emplacements réservés permettant la réalisation du projet de transport en commun, dans l'enveloppe urbaine (zones urbaines U ou à urbaniser AU dans les PLU en vigueur). Par ailleurs, elles ne comportent pas d'évolution des dispositions réglementaires des PLU susceptibles d'entraîner une imperméabilisation.

C'est donc logiquement que l'analyse conclut à un impact limité des mises en compatibilités des PLU de Noisy-le-Grand, Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne par déclaration d'utilité publique relative au projet « Altival ». Cette conclusion n'appelle pas de remarques particulières de la MRAe.

5 L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le résumé présenté est de bonne qualité.

6 Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à 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. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.